

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES TRANSPORTS D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

ET

LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Vendredi 1^{er} Mars 1929, à 14 heures

PAR

Hubert MARANGES

ATTACHÉ AU CONTENTIEUX DE LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DU MIDI

Président : M. LOUIS ROLLAND, Professeur.

*Suffragants : MM. MESTRE, Professeur.
LAFERRIÈRE, Chargé de cours.*



PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^o, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13 (v°)

—
1929

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LES TRANSPORTS D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

ET

LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le Vendredi 1^{er} Mars 1929, à 14 heures

PAR

Hubert MARANGES

ATTACHÉ AU CONTENTIEUX DE LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DU MIDI

Président : M. LOUIS ROLLAND, *Professeur.*

Suffragants } MM. MESTRE, *Professeur.*
LAFERRIÈRE, *Chargé de cours.*



PARIS

LIBRAIRIE ARTHUR ROUSSEAU

ROUSSEAU & C^o, Editeurs

14, RUE SOUFFLOT, ET RUE TOULLIER, 13 (v^e)

—
1929



Les transports d'énergie électrique et la propriété privée

AVANT-PROPOS

Notre pays a payé un lourd tribut à la guerre et le vide que la mort a causé dans le monde du travail est devenu un danger pressant pour notre production sous quelque forme qu'elle se présente. Par ailleurs, on connaît l'insuffisance des disponibilités de notre territoire en charbon, au regard de la consommation totale du pays ; il semble donc évident que, parmi tous les problèmes que pose la réorganisation économique de la France, l'un des plus importants est sans aucun doute celui de la production intensive de l'énergie électrique et de son transport sur les lieux où elle pourra être utilement employée, puisque cette force encore mal connue et dont on découvre tous les jours de nouveaux emplois, va permettre à notre pays, d'une part, de se passer de l'apport des charbonnages étrangers, et, d'autre part, de parer à la rareté et à la cherté de la main-d'œuvre.

Les pouvoirs publics n'ont pas manqué de s'intéres-

ser à cette grave question et l'organisation de la production et du transport de l'énergie électrique a bien vite retenu l'attention des gouvernements mis en présence de la véritable révolution industrielle, qui naissait là où la diffusion de cette force nouvelle avait été opérée.

Son emploi a été généralisé dans de nombreux pays et, si nous jetons un coup d'œil d'ensemble sur la carte du monde relative aux progrès de l'électrification, nous devons regretter que la France n'ait pas mis plus tôt à contribution les sources naturelles d'énergie dont elle dispose. Nos voisins immédiats aussi bien que les pays scandinaves ou les grands Etats de l'Amérique ont mis, en effet, au premier plan de leurs préoccupations le problème électrique et, sans nul doute, nous en aurions fait autant en France, si la grande guerre n'était venue troubler les premières années de ce siècle, entraînant à sa suite une crise économique tel que notre pays n'en avait jamais connue.

Ce n'est que dix ans après la fin de ce fléau que le redressement monétaire de la France et l'apaisement économique qui en ont été la conséquence ont permis de s'intéresser au problème dont peut dépendre un jour prochain l'avenir d'un peuple.

Telles sont les considérations qui nous ont conduit à étudier, au cours de cette thèse, un aspect du problème juridique posé par le transport de l'énergie électrique à haute tension

INTRODUCTION

§ 1. — L'électrification en France

Les sources d'énergie.

A l'heure présente, notre pays est en voie de réaliser une électrification générale, raisonnée et systématique, qui tend à mettre la force électrique à la disposition de tous dans toutes les branches de l'activité humaine. L'électrification n'est cependant pas chez nous un fait accompli, et il faut avouer d'ailleurs que les difficultés financières, aussi bien que l'indifférence de l'opinion à l'endroit des grands travaux publics, ont provoqué un ralentissement des grandes entreprises électriques. On doit souhaiter en conséquence que, dans un jour prochain, la houle, la marée, les vagues des mers intérieures elles-mêmes donnent à l'homme l'énergie qu'elles recèlent, et que la pénurie de charbon lui interdise de créer en quantité suffisante pour satisfaire les besoins de la consommation.

Malgré le développement des applications de l'électricité depuis la guerre de 1914, nous restons un pays de faible consommation ; on peut en donner pour preuve la partie très infime de nos voies ferrées exploi-

tées électriquement, qui correspond à peine au 20/0 du réseau total français, ainsi que l'emploi trop restreint de l'énergie électrique dans les exploitations agricoles, commerciales ou industrielles.

Nous ne saurions, malgré tout, mésestimer les grands efforts tentés et réalisés dans l'utilisation des sources d'énergie, tant dans l'intérêt des campagnes, en vue duquel un vaste réseau d'interconnexion sur tout le territoire est envisagé, que dans l'intérêt de l'exploitation ferroviaire dont dépend dans une certaine mesure l'essor économique du pays. L'effort n'est pas achevé, et l'Etat, les collectivités régionales et locales, ainsi que ceux qui s'intéressent à l'emploi toujours plus répandu de l'électricité, ont encore une lourde tâche à accomplir pour équiper les usines productrices d'énergie.

On sait que ces usines peuvent se distinguer, suivant leur principe moteur, en usines thermiques et en usines hydrauliques, les premières obtenant par la combustion du charbon la force que les secondes captent au bas d'une chute d'eau ; or on peut considérer que les deux tiers du courant consommé par notre pays sont fournis par les usines thermiques, alors qu'un tiers seulement est issu des centrales hydrauliques. Celles-ci ne participent donc pas encore assez à la puissance totale installée. On constate d'ailleurs une tendance marquée, même à l'heure actuelle, à préférer la centrale thermique à la centrale hydraulique, en raison

de son coût d'installation moins élevé et de sa mise en marche plus rapide ; mais on oublie que l'exploitation de l'usine hydraulique coûte peu, alors que celle d'une usine thermique oblige à faire un appel constant aux charbons étrangers, excepté dans la région du nord, de l'est et du bassin parisien, qui dépourvues de houille blanche, arrivent à produire de l'énergie sur place en utilisant le minerai contenu dans leur sous-sol.

Quant aux régions du sud des Alpes, des Pyrénées et du Centre, qui offrent des ressources à peine exploitées, il serait opportun d'envisager, dans un avenir prochain, une exploitation plus intensive des forces hydrauliques et une liaison plus intime entre ces dernières, qui viendraient libérer notre littoral de l'ouest des charbons importés d'Angleterre, d'Allemagne ou d'Amérique.

C'est pour atteindre ce but que, durant ces dernières années, on a cherché à utiliser au maximum nos réserves d'énergie en établissant un réseau d'interconnexion qui permet de conjuguer utilement la production de trois sortes d'usines : Les usines hydrauliques « au fil de l'eau », les usines hydrauliques avec réservoirs ou chambres à eau, les usines thermiques.

Ainsi arrive-t-on à une meilleure utilisation de l'énergie et à une sûreté plus grande dans la régularité de sa production. C'est ainsi que fonctionne l'Union des Producteurs d'énergie des Pyrénées Occidentales qui a installé des lignes de force allant de Bordeaux à Decazeville et aux Pyrénées, couvrant ainsi tout le bassin

de la Garonne, et qui constitue avec la Société du Sud Electrique et, plus à l'est, avec la Société de l'Energie électrique du littoral, une chaîne continue de courant électrique allant de l'Océan aux Alpes.

Dans le centre, la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans amène près de Paris l'énergie qu'elle puise dans le Massif Central. Son terminus méridional est actuellement le poste de Marèges (Usine de Coïndre, Département de la Vienne).

Dans le nord et dans l'est, l'énergie électrique ne manque pas, grâce à l'interconnexion réalisée entre pays voisins. C'est ainsi que la Suisse nous envoie suffisamment d'énergie pour permettre d'éteindre pendant plusieurs mois les centrales thermiques d'Alsace et de Lorraine (1).

Utilisation de l'énergie.

Tout nous démontre de nos jours que l'accroissement prodigieux de la fortune publique des temps actuels est le résultat direct de « l'industrie moderne », c'est-à-dire celle qui a puisé dans le machinisme et dans l'électricité la force nécessaire à son développement. Si nous jetons un coup d'œil en arrière, nous

(1) Des renseignements très intéressants, relatifs à l'industrie électrique, sont publiés par M. Jean-Ch. DE LA RUELLE, Docteur en Droit, ancien Chef de Centrale à « l'Energie Electrique de Catalogne » dans la Revue mensuelle *l'Informateur Electrique*.

trouvons comme source de la richesse, les produits du sol que l'homme, par de pénibles efforts, transforme pour son usage. La meule à main et la meule à bras actionnées par les esclaves cèdent la place vers le xii^e siècle au moulin à vent qui donne à l'industrie primordiale de la mouture du blé la première forme du machinisme. Aux ailes du moulin à vent se substitueront les roues hydrauliques du moulin à eau, qui lui-même ne cédera la place qu'à la machine à vapeur.

C'est à la nature, une fois de plus, que la science moderne a fait appel au cours du siècle dernier pour produire cette force inconnue qui se prête aux plus nombreux usages. L'énergie est mise à contribution à la ville, à la campagne, toutes les industries ont recours à elle, et l'agriculture en reçoit utilement le précieux concours. Ses manifestations, force, lumière, chaleur, etc, sont aussi nécessaires aux centres urbains et industriels qu'aux agglomérations rurales et aux hameaux isolés eux-mêmes, car améliorer grâce à elle les conditions de la vie rurale, c'est attacher la population au sol. Les utilisations agricoles de l'énergie sont nombreuses, on le sait : motoculture électrique, travaux de ferme, traitement des produits naturels (vinification, meunerie, laiterie, etc.), irrigation et assainissement des régions peu favorables à la production. Il faut donc que les autorités locales comprennent les avantages de toute nature qui résultent pour le pays et pour les collectivités qu'elles représentent de l'em-

ploi généralisé de l'électricité. C'est pour favoriser l'électrification de nos campagnes que notre législateur a d'ailleurs reconnu à quelques collectivités la faculté d'entreprendre l'installation de réseaux électriques ; au nombre de ces collectivités, on peut citer : les sociétés de coopératives agricoles, les associations syndicales, les communes, etc.

De leur côté, les grandes villes ont eu recours à la lumière électrique pour leur éclairage et aussi pour l'aménagement des installations modernes : ascenseurs, ventilateurs, rampes mobiles, escaliers-élévateurs, chauffage, nettoyage par le vide, etc.

Les bienfaits de l'énergie électrique se sont fait également sentir dans le domaine de l'industrie, et il convient de dire ici quelques mots de la substitution de la machine mécanique électrique à la machine à vapeur comme organe de traction des transports par voie ferrée qui sont, avec l'aviation, l'une des principales conquêtes de notre époque (1).

L'aménagement de nos usines de houille blanche et verte et les transformations à apporter aux réseaux ferrés pour leur électrification, vont entraîner une dépense énorme et demanderont un long délai, mais cette tâche considérable ne doit pas effrayer ceux dont le devoir est de la réaliser. Nous ne devons pas oublier en effet que notre production houillère ne dépasse

(1) *Le Sud-Ouest Economique*, 23 décembre 1922.

guère le quart de nos besoins en charbon et que nos usines dévastées par la guerre n'ont pas été remises complètement en exploitation. Or en diminuant le nombre des machines à vapeur en service, qui sont dépen- sières de charbon, on réduira dans une certaine mesure notre dépendance à l'égard des marchés étrangers et l'utilisation de nos ressources en énergie hydraulique contribuera à combler la différence accusée par notre balance commerciale.

On a calculé en effet que l'électrification des réseaux français, même si l'énergie était produite uniquement par des usines thermiques, occasionnerait une économie de 60 0/0 du charbon brûlé de nos jours dans les locomotives, et qui représente lui-même le 1/5 environ de l'extraction totale française.

C'est à la Compagnie des Chemins de fer du Midi que revient l'honneur d'avoir envisagé, la première, l'électrification des lignes de chemins de fer d'intérêt général autres que les lignes de banlieues et, dès 1913, son programme d'électrification portait sur 950 kilomètres de ligne. Deux usines hydrauliques furent mises en chantier avant la guerre, celle de Soulom (Pierrefitte), et celle d'Eget dans la vallée d'Arreau. Mais la guerre enraya l'effort de cette Compagnie qui mettait ses usines à la disposition de la défense nationale. Depuis la guerre, les travaux d'électrification ont été poussés par elle avec la plus grande célérité, et, à l'heure actuelle, en comprenant la ligne internationale transpy-

rénéenne (Canfranc), elle totalise 1.033 kilomètres de lignes électrifiées, dont les installations en vue de la production et du transport de l'énergie sont parmi les plus importantes d'Europe. La Compagnie du Midi a ainsi amélioré, en exploitant son réseau, les conditions économiques de la région du sud-ouest et de toute la zone voisine de son réseau.

La Compagnie du P.-O., de son côté, a inauguré en 1926 une ligne de 300 kilomètres allant de Paris à Vierzon. Le P.-L.-M. a présenté au Ministre des Travaux publics un programme d'électrification de 2.200 kilomètres.

Une nouvelle tranche de travaux comprend pour la Compagnie du Midi l'électrification de 1.100 kilomètres de ligne, dont l'exécution sera échelonnée sur 5 ans et entraînera une dépense de 500 millions, dont 310 pour l'industrie française et 190 à fournir par l'Allemagne au titre des prestations en nature.

Tel est l'effort considérable des Compagnies de Chemins de fer pour favoriser le développement de nos ressources en énergie dont la diffusion accélère de jour en jour l'essor économique du pays.

§ 2. — Le transport de l'énergie électrique

Premiers essais.

L'éloge de la force électrique n'est donc plus à faire et qu'elle ait pour source le charbon ou la chute d'eau,

cette dernière étant capable de constituer une réserve inépuisable d'énergie, il faut reconnaître qu'elle permet la création de foyers d'industrie très intenses. Mais, pour qu'il en soit ainsi, il a fallu que l'électricité produite dans les centres thermiques et hydrauliques, souvent éloignés du milieu industriel où on l'utiliserait, soit transportée sur les lieux où elle devait être employée. C'est-à-dire qu'après avoir trouvé la formule de la production de l'électricité, la science s'est heurtée au problème de la distribution et du transport de l'énergie, et c'est l'une des données de ce problème qui a retenu notre attention.

Le problème du transport de l'énergie à distance se trouve résolu depuis que l'on connaît les propriétés de la dynamo qui ne fait que transformer en énergie électrique l'énergie mécanique. C'est ainsi que deux machines étant accouplées par des fils métalliques, si l'on fait tourner l'une d'elles, l'autre se mettra à tourner. La machine génératrice peut être actionnée par une machine à vapeur ou par une turbine et on peut recueillir sur une machine réceptrice une partie de l'énergie dépensée. Les deux dynamos peuvent être plus ou moins éloignées, l'énergie électrique transmise sous forme de courant n'en engendre pas moins de l'énergie mécanique.

C'est grâce à la solution de ce problème que l'utilisation des chutes d'eau a été possible sans qu'il soit nécessaire d'installer à leur côté les usines qui allaient utiliser l'énergie qu'elles recèlent. Cette découverte

est due à un français, Fontaine, qui réalisa le premier un transport d'énergie sur une distance de trois kilomètres et à Desprez qui atteignit une distance de plus de cinquante kilomètres et qui reconnut la nécessité de recourir aux courants alternatifs à haute tension pour le transport de l'électricité.

Cet emploi des hauts voltages s'est généralisé rapidement et les tensions se sont élevées en un demi-siècle dans des proportions fantastiques. M. Desprez réalisait en 1886 le transport d'un courant de Paris à Creil à la tension de 6.300 volts, considérée alors comme très élevée. En 1900 à l'Exposition Universelle de Paris, on pouvait admirer un câble capable de supporter la tension de 50.000 volts. Les progrès ont été rapides, et, de nos jours, grâce à des lignes de force dont la tension peut dépasser 200.000 volts, l'énergie se déverse en torrents sur les villes et sur les centres industriels.

De plus, alors que la tension s'élevait, la distance à laquelle l'énergie était transportée s'est accrue considérablement et, tandis qu'il y a un quart de siècle, on était obligé, pour procéder à l'éclairage électrique de l'avenue de l'Opéra, d'installer à proximité trois génératrices, il est possible maintenant de capter cette énergie à des centaines de kilomètres du lieu de son utilisation. Sur ces distances, plus ou moins considérables, vont être déroulés les câbles aériens conducteurs du courant qui constituent la ligne d'énergie électrique.

C'est ainsi que, en quelques années, à côté des fils très ténus de l'administration des P. T. T., on a assisté à l'établissement autour des villes et à travers nos campagnes d'un réseau serré de gros câbles destinés au transport ou à la distribution de l'énergie. Ce sont uniquement les lignes de transport d'énergie électrique qui retiendront ici notre attention, en raison des nombreux conflits qui sont nés des rapports de droit existant entre, d'une part, les concessionnaires de ces lignes, et, d'autre part, les particuliers dont la propriété est surplombée par les câbles dangereux supportés par des pylônes qui les mettent hors de portée. Laissant de côté les questions relatives aux usines hydro-électriques et aux lignes de distribution, nous préciserons tout d'abord, pour bien définir l'objet de cette étude, ce que nous entendons par ligne de transport. Il convient de rappeler à cet effet l'article 1^{er} du décret du 24 avril 1923 portant règlement pour l'application de la loi du 15 juin 1906 relative aux concessionnaires de transport d'énergie à haute tension. Cet article est ainsi conçu : « Ces concessions ont pour objet l'établissement et l'exploitation d'une ligne ou d'un réseau de lignes reliant des usines productrices entre elles, ou avec des sous-stations de transformation d'où partent des lignes de distribution, ou encore à relier des sous-stations de transformation entre elles.

Elles peuvent éventuellement comprendre la trans-

formation mais ne comportent en aucun cas la vente de cette énergie ».

Telles sont les lignes dont nous nous occuperons au cours de cette étude. Nous traiterons des difficultés soulevées par l'application des dispositions essentielles de la loi du 15 juin 1906 qui vient frapper le droit de propriété privée d'un certain nombre de restrictions que le législateur du Code civil ne pouvait prévoir.

Les limitations du droit de propriété privée au nom de l'utilité publique

Ce droit permet-il, comme on l'a prétendu, de faire de sa chose tout ce que l'on veut ? Certainement non, il permet seulement de s'attribuer par préférence à tous autres, et exclusivement, la totalité de l'utilité d'une chose. Il y a lieu, en effet, de remarquer que l'homme vit en société, et que ce fait a pour conséquence immédiate de provoquer la limitation de ses droits par ses devoirs sociaux. Ces devoirs deviennent si nombreux de nos jours, qu'au cours du siècle dernier, le droit « sacro-saint » de propriété a vu sa portée absolue réduite par le législateur lui-même qui l'avait reconnu inviolable. C'est qu'à la base de ces devoirs sociaux, qu'il s'agisse de rapports d'homme à homme ou de famille à famille, on retrouve la notion de servitude, c'est-à-dire l'action journalière de la vie humaine dans son exercice régulier et légi-

time avec les êtres et les choses qui l'environnent. Le législateur a dès lors senti l'impérieuse nécessité d'en réglementer l'exercice afin de prévenir tout arbitraire qui aurait pu se glisser dans les rapports des citoyens entre eux ; dès l'aurore de la civilisation, les servitudes inhérentes à toute société humaine, ont pesé sur l'homme. Les législations les plus anciennes révèlent tout le soin avec lequel les peuples ont réglementé tout ce qui les concernait soit en faveur des particuliers, soit en faveur de l'autorité publique et en vue de l'utilité publique.

On peut définir la servitude, une charge imposée à un héritage pour l'usage et l'utilité publique. Tel est le caractère qu'il convient de reconnaître à l'emprise que les lignes de transport à haute tension exercent sur le droit de propriété des particuliers qui se trouvent dans leur voisinage immédiat, droit qu'elles viennent modifier, diminuer en quelque sorte, en faveur de l'utilité publique.

L'histoire des institutions juridiques nous offre d'ailleurs une réglementation analogue à celle dont nous nous occupons ici ; il s'agit de la servitude d'aqueduc qui se rencontre déjà dans le Code de Justinien (*de aquae ductu*), et tout en laissant aux archéologues l'étude des pierres qui jonchent encore le sol romain, dernier vestige de monuments qui paraissaient vouloir entrer en lutte avec l'éternité, nous établirons un parallèle entre les dispositions

de ce droit relatives aux adductions d'eau, d'une part, et d'autre part, le droit français relatif aux lignes de transport d'énergie électrique.

La loi romaine exigeait que l'on fît intervenir à la procédure antérieure à l'exécution de la concession tous ceux qui pourraient y avoir un intérêt, et il faut entendre par là ceux dont la propriété allait porter les fondations de l'ouvrage projeté. De nos jours la législation des forces hydro-électriques prévoit, elle aussi, le droit pour les propriétaires de présenter leurs observations à l'enquête ouverte par le maire de la commune intéressée à l'installation de la ligne d'énergie.

Nous rencontrons également au nombre des dispositions du droit romain un article qui prévoit le détournement de l'eau ; ce délit entraînait, pour celui qui en était l'auteur, la confiscation de sa propriété. De nos jours le vol d'électricité, bien que prohibé, n'est pas puni de peines aussi sévères. Mais le point sur lequel s'est porté plus spécialement l'attention du législateur est celui qui concerne la conservation de l'ouvrage dont l'utilité publique a été reconnue. Les riverains des aqueducs romains aussi bien que les propriétaires de terrains surplombés par un réseau à haute tension se sont vus privés du droit de faire des plantations à une certaine distance de l'ouvrage, dans la crainte de détériorations qui nuiraient à son bon fonctionnement ; et, de même que le droit romain

a craint que les racines d'arbres ne viennent détruire les voûtes de ses conduits d'eau, de même notre législateur a écarté des lignes à haute tension, la culture des arbres dont la haute taille soumise à l'action du vent risquerait de provoquer la rupture des câbles.

De notre ancien droit, on peut retenir également un arrêt du parlement de Rouen de 1602, faisant défense à tout propriétaire de construire sur les aqueducs des fontaines publiques et qui déclarait que « ceux qui possèdent des maisons ainsi établies ne pourront réclamer aucune indemnité pour les dommages qui résulteront pour eux de la réparation des aqueducs ». Un arrêt du Conseil de 1669, plus sévère encore que la loi romaine, faisait défense de construire ou de planter quoi que ce soit à moins de quinze toises des fontaines.

Le souci de sauvegarder le droit de propriété s'est donc heurté, dès l'origine, à des mesures nécessitées par la protection des travaux d'utilité publique.

A la suite de ces développements au cours desquels nous avons rappelé l'état de nos ressources en énergie électrique et ses conséquences au point de vue de l'économie nationale, il nous reste à examiner dans le dernier paragraphe de ce chapitre les dispositions législatives ou réglementaires s'appliquant aux transports d'énergie à haute tension.

La législation des transports de force

La législation actuelle concernant l'énergie électrique est devenue d'une grande complexité et la réglementation est sans cesse accrue, en cette matière, par suite du développement des industries électriques et des variétés d'utilisation de l'énergie et de ses sources de production. Notre but n'est pas d'entrer dans le détail de cette réglementation. Il nous suffira de mentionner les différentes dispositions légales qui nous permettront d'établir la solution de quelques difficultés nées de l'installation des lignes de transport à haute tension dont la nouveauté est fertile en écueils.

Quand et comment s'est posé le problème des limitations du droit de propriété en vue de l'installation des fils électriques ?

Le problème s'est posé récemment et sa première solution légale paraît être la loi du 9 juillet 1892 relative à la force motrice. Il a pris un développement considérable depuis 1900, et surtout après la guerre, quand on a voulu transporter à travers nos provinces l'énergie fournie par les forces hydrauliques des Pyrénées, des Alpes et du Massif Central, en vue d'établir un réseau d'électrification susceptible de servir le développement économique de notre pays. Mais l'installation des fils électriques trouvait déjà un précédent dans notre législation et il n'est pas sans

intérêt de rappeler ici les nombreuses restrictions apportées au droit de propriété par la loi du 28 juillet 1885 relative à l'installation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et de mentionner le soin que le législateur avait mis à limiter le droit établi par le Code civil de 1801 et à le garantir, en vain peut-on dire, contre les atteintes des Compagnies d'électricité. En 1885, en effet, on pouvait considérer que le progrès réalisé devait aboutir inévitablement à l'installation des lignes sur la propriété privée, mais on n'oubliait pas que les conséquences de ces installations et le moyen de leur mise en œuvre n'étaient point sans danger pour la propriété. En vue d'éviter des dangers éventuels, la loi n'autorisait d'autres atteintes à la propriété que celles n'entraînant point de « dépossession ». En conséquence, les poteaux destinés à supporter les fils ne pouvaient être établis sur un fonds qu'autant qu'il était possible de les implanter et de les entretenir sans pénétrer sur celui-ci. Le rapporteur de cette loi au Sénat faisait valoir, d'ailleurs, que la servitude de passage était une véritable dépossession, et qu'obliger le propriétaire à livrer passage à toute réquisition à travers une propriété bâtie, pour la pose des appareils ou pour leur entretien, aboutissait à grever l'immeuble et à imposer une gêne insupportable au propriétaire. De plus, en ce qui concerne la servitude d'élagage prévue par la loi du 15 juin 1906, le législateur de 1885, qui tenait à favoriser les transmis-

sions des signaux à grande distance, décida que le préfet pourrait prescrire les mesures nécessaires pour faire disparaître les obstacles de toute nature susceptibles d'être déplacés ; ceci, à charge de payer une indemnité préalable qui serait fixée par le juge de paix. Pour les objets mobiles, non placés à demeure, un arrêté du maire suffirait pour en ordonner l'enlèvement.

Mais l'homme a fait de nouvelles conquêtes scientifiques et les découvertes dont la réalisation pratique effrayait déjà le législateur de 1885, ne sont rien à côté des dangers que présentent les fils de haute tension qui sillonnent notre pays déroulant sur leur passage une zone éventuelle de mort que l'administration, aussi bien que ses concessionnaires, ont le devoir de réduire au minimum.

On conçoit dès lors, en raison même du danger présenté par ces lignes, que des propriétaires aient opposé, au nom du droit de propriété déclaré il y a plus d'un siècle « inviolable et sacré », une vive résistance contre les entreprises d'électrification. La question s'est donc posée de savoir dans quelle mesure ces lignes d'énergie déclarées d'utilité publique pourraient être établies à demeure à travers l'espace, en prenant un contact discontinu avec le sol. La question de la propriété de l'espace aérien, qui avait été soulevée au commencement du ^{xx}e siècle avec l'aviation, reprenait ainsi un regain d'actualité.

On sait qu'aux termes de l'article 552 du Code civil, « la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous », mais de nombreuses restrictions ont été apportées à ce droit dont la portée s'est trouvée réduite par suite de l'ampleur prise par les devoirs sociaux de l'homme vivant en communauté. Et, tandis que la notion d'abus du droit faisait son apparition pour s'appliquer au droit de propriété du sol, on l'étendait par analogie quelques années plus tard au droit accessoire du tréfonds et de l'espace aérien. Malgré toutes les précautions prises pour garantir le droit de propriété (procédure d'expropriation de la loi du 3 mai 1841), la jurisprudence était ainsi amenée à le miner, et c'est sans doute avec une certaine ironie que la doctrine a pu dire qu'il s'étendait « des entrailles de la terre jusqu'aux étoiles » (1).

Tandis que l'aviation gagnait rapidement la confiance des hommes qui ne se préoccupaient pas du survol de leur propriété par des machines qui ne faisaient que passer, tous les propriétaires au contraire ont trouvé naturel d'empêcher par tous les moyens les concessionnaires de réseaux d'énergie à haute tension d'établir à demeure au-dessus de leur fonds, leurs canalisations dangereuses.

(1) Cour d'appel d'Amiens, 12 novembre 1913. — Voir en annexe, la table des décisions de jurisprudence.

Tel était l'état d'esprit au début de ce siècle quand le législateur vint préciser, le 15 juin 1906, la situation des propriétaires du sol soumis à l'emprise des concessionnaires en question. Les pouvoirs publics, en effet, s'étaient préoccupés dès la fin du siècle dernier, d'étudier la réglementation qui serait la plus apte à favoriser l'essor d'une industrie naissante dont l'utilisation devait être une source intarissable de richesse pour notre pays.

Dès 1894, une Commission présidée par le Conseiller d'Etat Armand Rousseau, fut chargée d'étudier les dispositions d'un projet de loi sur les distributions d'énergie. Le texte vint en discussion en 1900, mais il fut renvoyé à une nouvelle Commission présidée par M. le député Janet. C'est le rapport de cette Commission qui fut déposé sur le bureau de la Chambre le 13 juillet 1905 et qui devint, après un additif relatif à la protection des beaux sites, en date du 13 février 1906, la loi, très connue des électriciens, du 15 juin 1906.

Il ne nous appartient pas d'entrer ici dans le détail de cette loi qui constitue le premier texte s'appliquant à toutes distributions d'énergie électrique et qui règle d'une façon minutieuse la situation des distributeurs à l'égard des propriétaires. Il nous suffira d'indiquer les dispositions essentielles dont la connaissance est nécessaire au développement de cette étude, et, puisque celle-ci vise uniquement la conces-

sion du transport de l'énergie produite par les grandes usines thermiques et hydro-électriques, nous devons nous poser la question de savoir si la loi de 1906 est applicable aux transports de force qu'elle ne prévoyait pas dans sa première teneur.

En effet la loi du 15 juin 1906 ne vise que les distributions d'énergie en reproduisant les dispositions de la loi du 28 juillet 1885 sur l'établissement des lignes téléphoniques et télégraphiques et les tribunaux ont appliqué, pendant une longue période, aux transports de force, les dispositions de la loi de 1906 et le droit commun. Ce n'est que le 19 juillet 1922, que fut promulguée une loi très courte qui vint sanctionner cette pratique relative aux lignes de transports de force ; cette loi a été incorporée à celle du 15 juin sur les distributions d'énergie dans les articles 3 *bis* et 18.

Peut-on dire que la loi de 1922 est vraiment la loi des transports d'énergie ? Oui, en ce sens que c'est la loi qui, accordant à certaines collectivités le droit d'établir des réseaux à haute tension, faisait passer officiellement ces réseaux sous le coup de la loi du 15 juin 1906 qui ne les avait pas prévus. En effet l'article 3 *bis* constituant le premier article de la loi nouvelle édicte simplement que « dans le but d'assurer une utilisation plus complète et une meilleure répartition de l'énergie électrique, qu'elle provienne d'usines thermiques ou hydrauliques, l'Etat, s'il n'en prend lui-même l'initiative, pourra obliger les producteurs

et au besoin les distributeurs d'énergie, les départements, les communes et services publics d'une même région intéressée sous une forme quelconque à un transport d'énergie électrique, à constituer sous sa direction et le cas échéant avec son concours financier, un organisme collectif spécial en vue de construire et d'exploiter un réseau de lignes de transport à haute tension ». Suivent ensuite les prescriptions relatives aux demandes de concession. L'article 18 de la loi du 15 juin 1906, modifié dans son premier alinéa et accru de l'alinéa 4 *bis*, ne vient apporter que des modifications de détail à la procédure prévue pour les distributions d'énergie, si bien qu'on peut dire que la loi du 15 juin 1906 s'applique aux lignes de transport d'énergie électrique à haute tension dans toutes ses dispositions qui ne sont pas contraires à celles de la loi du 19 juillet 1922 qui lui a été incorporée.

La conclusion à tirer de cette constatation est que la loi relative aux transports à haute tension ne contient aucune disposition réglant cette question et pour fixer les droits respectifs des propriétaires et d'un concessionnaire d'une industrie si nouvelle et si mouvante, nous n'avons plus qu'un texte ancien, la loi du 15 juin 1906, que de nombreuses circulaires ministérielles ont dû préciser. La jurisprudence s'efforce tous les jours d'établir la limite de ces droits de façon à ne pas compromettre les intérêts en présence.

Nous étudierons au moment opportun quelques-unes des décisions rendues par nos tribunaux.

Mais si la loi de 1906 peut être considérée comme la base juridique devant servir à l'étude des transports à haute tension, il y a lieu d'étudier ses dispositions essentielles et nous renvoyons pour une étude complète de cette loi à des ouvrages déjà parus (1).

Il convient également de mentionner le décret du 3 avril 1908 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906, qui vient compléter les dispositions fondamentales de la loi en assurant à l'énergie électrique l'unité de réglementation qui lui faisait défaut et le décret bien plus récent du 24 avril 1923 dont l'article 1^{er} stipule que « les dispositions du décret du 3 avril 1908 sont remplacées par celles du présent décret en ce qui concerne les concessions de transport d'énergie électrique à haute tension accordées par l'Etat ».

Ce décret de 1923 rendu en application de la loi de 1906 est encore une preuve que celle-ci s'applique bien aux lignes de transport à haute tension et il nous appartient maintenant, en étudiant ses principales dispositions, de déterminer l'étendue des droits qu'elle confère au concessionnaire d'une ligne de transport d'énergie afin de lui permettre l'installation de

(1) A. MESTRE, *Propriétaires et Compagnies de distribution d'énergie électrique* (Paris, Sirey, 1925) ; BOUGAULT, *Commentaire pratique de la loi sur les distributions d'énergie électrique* (Grenoble, Rey, 1911).

son réseau sur les propriétés privées. C'est dans ses articles que le concessionnaire va trouver consignés d'une façon minutieuse les droits que lui confère la déclaration d'utilité publique intervenue en sa faveur, droits qui vont venir heurter de front le droit de propriété.

PREMIÈRE PARTIE

Installation des lignes de transport d'énergie à haute tension

CHAPITRE PREMIER

Procédés d'installation

§ 1. — Formalités précédant l'installation

Il suffit de lire le décret du 24 avril 1923 pour se rendre compte de la procédure qui permet à une Société de transport de force ou à une Compagnie de chemins de fer procédant à l'électrification de son réseau ferré, d'obtenir la concession des travaux d'établissement de la ligne projetée. En effet, aux termes de l'article 2, chapitre 1^{er} de ce décret « toute demande tendant à obtenir la concession d'un transport d'énergie électrique à haute tension est adressée au Ministre des Travaux publics ». La demande est accompagnée d'un mémoire descriptif avec une carte du réseau à établir, indiquant l'importance de l'entreprise et sa destination, les conditions générales et les dispositions principales du transport. Ce dossier une fois parvenu

au Ministre, celui-ci juge de la suite qu'il convient de lui donner et il ordonne à cette fin la mise à l'enquête de l'affaire en désignant un ingénieur en chef pour centraliser la procédure.

Cette enquête ordonnée par le ministre est effectuée par les soins des préfets des départements sur lesquels s'étendent les installations de transport. Par un arrêté pris sur la proposition de l'ingénieur en chef chargé de l'instruction, le préfet fixe la date d'ouverture de l'enquête, indique les localités où elle est ouverte, nomme le président, et les membres de la Commission d'enquête, désigne le lieu de leur réunion (art. 5 du décret).

Cet arrêté énonce sommairement l'objet du projet ; il est affiché dans toutes les communes traversées par le transport d'énergie. A compter de l'ouverture de l'enquête, un délai de quinze jours permet à tout intéressé de déposer sur le registre destiné à cet effet les observations auxquelles peut donner lieu l'entreprise projetée. A l'expiration de ce délai la Commission de chaque département est convoquée par le Préfet et elle examine les observations consignées au registre de l'enquête ; elle donne de plus son avis sur l'utilité de l'entreprise. Le procès-verbal d'enquête est transmis par le Préfet à l'ingénieur en chef du Contrôle du département en même temps que l'avis des Conseils municipaux des communes traversées. Le préfet joint également un rapport au

dossier transmis au service du Contrôle et le fait parvenir au Ministre avec ses observations et celles qui lui ont été soumises par les intéressés.

Le Ministre, après avoir pris l'avis du Comité d'électricité, statue sur les conditions auxquelles la concession peut être accordée et passe l'acte au nom de l'Etat si le réseau concédé s'étend sur plusieurs départements. Dans le cas où un seul département est intéressé à la question, c'est le préfet qui signe l'acte de concession.

Telle est sommairement rappelée, la procédure à suivre pour l'obtention d'une concession d'un réseau d'énergie électrique aux termes du décret du 24 avril 1923.

Mais il se peut que la concession soit déclarée d'utilité publique. Celle-ci est prononcée conformément aux termes de l'article 11 de la loi du 15 juin 1906 dont le deuxième alinéa dispose que « la déclaration d'utilité publique est prononcée après enquête par un décret délibéré en Conseil d'Etat sur le rapport des Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur après avis du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des P. T. T. et du Ministre de l'Agriculture ».

Dans ce cas « l'acte de concession ne devient définitif qu'après avoir été approuvé par ce décret ». Tel est l'ensemble des formalités que la Société de transport à haute tension devra observer pour devenir concessionnaire d'un réseau d'énergie électrique

de la nature de ceux qui font l'objet de cette étude. Nous devons préciser maintenant quelle est la situation faite au concessionnaire par le titre V de la loi du 15 juin 1906.

Après avoir indiqué les formalités administratives requises en vue de l'octroi de la concession et de la déclaration d'utilité publique, l'article 12 de la loi investit celui qui en a bénéficié, pour l'exécution de tous les travaux dépendant de la concession, de tous les droits dont dispose l'administration en matière de Travaux publics. C'est ainsi qu'il lui reconnaît le droit de procéder à toute expropriation utile en suivant la procédure de la loi du 3 mai 1841.

Mais le concessionnaire possède en outre des droits très particuliers dont l'exercice a dû être souvent soumis à l'appréciation des tribunaux et qui a donné lieu à des décisions variées en raison de la nouveauté même des problèmes en jeu.

C'est l'étude de ces litiges nés dans la plupart des cas de l'opposition entre l'intérêt privé et l'intérêt public qui fera l'objet de nos recherches. En indiquant en temps opportun quelques-unes des décisions rendues, nous montrerons l'effort que la jurisprudence a tenté d'accord avec la doctrine pour sauvegarder le droit de propriété, conformément au plus cher désir de notre législateur, qui devant le sacrifice imposé aux propriétaires dans un but de nécessité publique, a confirmé dans l'article 12 de la loi du 15 juin 1906,

que l'exécution des travaux par le concessionnaire n'entraînerait aucune dépossession.

Nous allons étudier sous quatre rubriques au cours du développement de ce chapitre : 1° les conventions amiables qui interviennent entre les propriétaires du sol et le concessionnaire d'une ligne de transport d'énergie ; 2° l'ensemble des droits dont le concessionnaire reconnu d'utilité publique dispose aux termes des articles 12 et 21 de la loi de 1906 ; 3° le droit d'expropriation accordé au transporteur d'énergie et la procédure spéciale engagée par certains d'entre eux grâce aux dispositions de la loi du 30 mars 1831 sur l'exécution des travaux urgents. Dans une quatrième section nous aurons à déterminer les droits que la loi de 1906 reconnaît aux propriétaires dont le fonds subit l'emprise du réseau d'énergie.

La question du règlement des dommages causés à la propriété au cours de l'installation des câbles et de leurs supports trouvera ensuite une place toute naturelle et fera l'objet d'un deuxième chapitre où nous traiterons successivement : 1° de la compétence du juge de paix telle qu'elle est reconnue par le dernier alinéa de l'article 12 de la loi de 1906 ; 2° du droit à indemnité du propriétaire, la nature, le mode de calcul et le paiement de l'indemnité en question.

§ 2. — Les conventions amiables

La convention amiable est le moyen le plus sûr et le plus pratique que doit employer celui qui veut établir un réseau d'énergie à haute tension sur une propriété privée. Elle suppose simplement une entente entre le concessionnaire du transport et les nombreux propriétaires dont le sol est surplombé par des conducteurs de force. Ceux-ci, au cours de ces dernières années, se sont montrés conciliants et ont signé sans trop de difficultés les conventions qui leur étaient proposées. Après quelques tâtonnements, la formule adoptée par la plupart des grandes entreprises d'électrification se présente approximativement dans les termes suivants :

M. N. concède par les présentes : Le droit d'établir les lignes électriques en question avec les supports nécessaires dans la propriété qu'il possède dans la commune de quartier de parcelle n° du plan cadastral, sauf erreur ou omission dans la désignation des parcelles, et en outre, le droit d'entretenir, modifier ou remplacer, s'il y a lieu, tout ou partie des installations qui y seront faites. A cet effet, M. N. autorise les agents de ... et les agents des entrepreneurs accrédités auprès de ... à pénétrer sur les dites parcelles pour la construction, la surveillance, l'entretien et les réparations des lignes électriques.

La Société ... pourra effectuer sur une largeur de ... mètres, de part et d'autre de l'axe des lignes, tous les élagages ou abatages qui lui paraîtront nécessaires pour que les branches ne puissent venir à moins de quatre mètres des conducteurs, même au cas où les arbres seraient déracinés par le vent.

La Société ... n'abattra provisoirement, s'il y a lieu, que les arbres situés dans une zone de quinze mètres de part et d'autre de l'axe des lignes. La valeur de ces arbres sera d'ailleurs remboursée par la Société, à l'amiable ou à dire d'experts. Si par la suite la Société désire abattre les arbres situés dans la zone restante, c'est-à-dire la zone s'étendant de ... à ... mètres, de part et d'autre de l'axe des lignes, le propriétaire ne pourra s'opposer à ce travail, mais ces nouveaux abatages donneront lieu, comme précédemment, au paiement d'une indemnité réglée à l'amiable ou à dire d'experts.

Il est en outre convenu :

1° Que le propriétaire soussigné s'engage à n'exécuter dans la zone frappée de servitude aucun travail, aucune construction ou plantation qui puisse être préjudiciable à la solidité des canalisations ou au bon fonctionnement de la ligne. Il s'interdit notamment la culture du pin dans la zone déterminée ci-dessus de ... mètres, de part et d'autre de la ligne. Il s'engage, en outre, à ne mettre aucune entrave au contrôle et à l'entretien des installations.

La présente cession est consentie moyennant une indemnité forfaitaire de ...

2° Que la Société remboursera après évaluation à l'amiable ou à dire d'experts, les dommages qui pourraient être causés à la propriété de M. N., aussi bien ceux résultant de l'élagage et coupe d'arbres, que ceux occasionnés aux cultures et récoltes à l'occasion de la construction des lignes électriques.

Les experts seront désignés directement par les parties sans qu'il soit nécessaire de recourir à l'autorité judiciaire. Les experts désigneront eux-mêmes, le cas échéant, un tiers expert pour les départager.

En cas de désaccord sur le choix de ce tiers expert, celui-ci sera désigné par le Président du tribunal civil, de la situation des lieux (1).

Moyennant ce double paiement, M. N. déclare renoncer formellement pour lui et pour ses ayants droit à toute réclamation ultérieure. Il s'engage, en outre, à garantir la Société contre toute action ou recours qui pourraient être éventuellement intentés contre elle à raison des travaux susvisés, en tant que ceux-ci auraient porté atteinte aux droits que des tiers pourraient posséder sur la propriété en question.

Faits en ... exemplaires dont un pour l'enregistre-

(1) L'addition de cette disposition est toute récente ; elle est due aux difficultés rencontrées par les parties pour se mettre d'accord sur le choix des experts devant procéder à l'évaluation des dommages causés à la propriété au cours de l'installation des réseaux.

ment et un sur formule spéciale pour la transcription.

Le propriétaire...

La Société...

Une acceptation obtenue du propriétaire sous cette forme présente sans aucun doute les garanties nécessaires au bon fonctionnement du réseau de transport d'énergie électrique. C'est sans doute pour cette raison que certains propriétaires, par esprit de chicane, ont proposé des conventions fantaisistes, ne contenant pas, entre autre clause, celle par laquelle ils se seraient interdit d'exécuter aucun travail qui puisse être préjudiciable au fonctionnement ou à la solidité des canalisations et à ne mettre aucune entrave à l'exécution et à l'entretien des installations.

Inutile de dire que les concessionnaires intéressés ont refusé de telles conventions qui sont inacceptables parce qu'elles ne sauvegardent pas leurs intérêts. En effet, la reconnaissance du droit d'établir des supports pour les lignes aériennes serait insuffisante si le droit d'entrer dans la propriété pour les entretenir et les remplacer n'était pas reconnu *in terminis*. Par suite, le concessionnaire a intérêt à obtenir l'insertion d'une clause lui conférant ce droit et obligeant le propriétaire à ne pas porter atteinte au libre exercice des droits qui lui sont reconnus par la convention.

Nous savons, d'autre part, que divers propriétaires ont voulu, assez fréquemment, qu'au texte de la convention tel que nous venons de l'indiquer, viennent

s'ajouter des dispositions spéciales contenues dans une clause supplémentaire tendant à leur réserver tous les droits découlant de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906. Cette clause est souvent présentée par le propriétaire sous la forme suivante : « Il (le propriétaire) reste libre de disposer de son terrain ainsi qu'il l'entendra et conserve la jouissance de tous les droits, que lui confère l'avant-dernier alinéa de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, relatifs aux distributions déclarées d'utilité publique ».

Que faut-il penser d'une clause de ce genre ? On peut dire que son acceptation par le concessionnaire aurait pour effet de ramener la convention amiable à une application pure et simple de la loi de 1906 avec le seul avantage de supprimer les formalités prévues par cette loi, en ce qui concerne l'évaluation judiciaire des indemnités. En outre, il résulterait d'une application indirecte de la dite loi que le déplacement du réseau pourrait être imposé au concessionnaire à un moment quelconque, par un propriétaire désireux de clôturer son fonds ou d'y bâtir. Il y a donc un avantage certain à ne pas accepter d'une façon générale cette dernière clause qui laisse seulement à la convention qui la contient l'avantage d'éviter au concessionnaire signataire la procédure prévue par la loi du 15 juin 1906.

Une fois la convention signée, la première question qui se pose est celle de savoir, quelle est, en l'absence de clause spéciale, sa durée de validité. Il importe, en

effet, de se demander si le concessionnaire pourra toujours les opposer aux propriétaires du sol sur lequel ses installations sont établies. Il n'est pas moins intéressant de se demander si l'Etat en cas de rachat de la concession de transport d'énergie électrique conservera à son profit les droits accordés au précédent concessionnaire ? On s'est donc demandé si, en l'absence de clause relative à ces deux points, le droit commun suffisait à garantir au concessionnaire la jouissance illimitée, dans le temps, des droits qu'il avait acquis amiablement et à les transmettre à l'Etat, par exemple, après le rachat de la concession.

Une réponse affirmative paraît s'imposer. Il y a lieu, en effet, de remarquer qu'une semblable convention est constitutive de droits réels immobiliers, de servitudes définitives, qui pourront à toute époque et sans qu'il soit nécessaire de le préciser dans le texte, être opposées au propriétaire des fonds sur lesquels elles pèsent, dès lors évidemment que la convention a été transcrite.

En ce qui concerne les droits de l'Etat dans le cas de rachat de la concession, il est clair qu'en tout état de cause, la déclaration d'utilité publique du transport d'énergie lui permet d'être, à l'expiration de la concession, subrogé dans tous les droits du concessionnaire vis-à-vis des propriétaires intéressés. Pour éviter d'ailleurs toute contestation possible, il serait aisé par suite de l'addition des mots : « à demeure » dans la clause

prévoyant le droit d'établir les supports de lignes d'énergie, de parer à l'incertitude des installations amiables sur la propriété privée.

Avant d'abandonner le domaine des conventions amiables, il importe encore de préciser l'utilité de leur transcription au bureau de la conservation des hypothèques. Il s'agit, en effet, en l'espèce, de droits de passage constituant au profit du concessionnaire des droits immobiliers et ceux-ci ne pourront être opposés aux acquéreurs ultérieurs qu'autant que la convention qui leur a donné naissance aura été préalablement transcrite. La transcription est donc de toute évidence indispensable dans ce domaine.

Nous signalerons en passant une difficulté qui s'est présentée en cette matière, par suite de la promulgation de la loi du 24 juillet 1921 relative à la suppression du registre de la transcription, et du refus de certains conservateurs d'enregistrer, postérieurement à cette loi, des conventions signées avant sa promulgation. Aux termes du décret du 8 août 1921 relatif à l'application de cette loi, l'acte à laisser à la conservation des hypothèques doit être établi sur formule spéciale fournie par l'administration et signée par les parties. On voit dès lors les difficultés qui naissaient de cette nouvelle réglementation : pour les conventions déjà signées et non enregistrées, le concessionnaire se voyait dans l'obligation de faire une seconde visite aux propriétaires en vue de leur faire signer une nou-

velle formule ; mais les propriétaires ruraux, presque toujours méfiants, refusaient de donner une deuxième signature. Pour les conventions signées ultérieurement à la mise en vigueur du décret du 28 août 1921, la difficulté est certaine, ces conventions étant dans la plupart des cas signées sur le terrain même.

Par ailleurs, pour les conventions antérieures au décret, mais non enregistrées à sa promulgation, et pour lesquelles les formalités prescrites n'avaient pu être observées, l'administration a admis que pour le cas où la régularisation serait impossible par suite du décès de l'une des parties ou de leur désaccord, cette difficulté pourrait se résoudre par le dépôt de l'acte au rang des minutes d'un notaire, à l'exclusion de tout autre moyen (1). En opérant ce dépôt le concessionnaire n'a pas l'intention d'avoir un acte authentique, mais il fait opérer la transcription d'un acte sous seing privé dont l'un des signataires refuse, ou se trouve dans l'impossibilité de signer l'original supplémentaire imposé par le décret du 28 août 1921.

§ 3. — Les articles 12 et 21 de la loi du 15 juin 1906

I. *Les servitudes légales de l'article 12.*

Comme nous l'avons vu, la loi de 1906 s'applique aux transports d'énergie électrique, en conséquence, le

(1) Instruction ministérielle du 11 octobre 1921.

concessionnaire d'un réseau jouira sans aucun doute possible des servitudes que certains qualifient d'abusives et que le législateur a édictées dans l'article 12 pour favoriser le développement de l'électrification tout en évitant au propriétaire de subir la procédure de l'expropriation, toutes les fois que le concessionnaire avait besoin d'une parcelle d'un fonds pour installer un réseau d'énergie.

Cet article dispose :

« La déclaration d'utilité publique investit le concessionnaire, pour l'exécution des travaux dépendant de la concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration en matière de travaux publics. Le concessionnaire demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de ces lois et règlements.

S'il y a lieu à expropriation, il y est procédé conformément à la loi du 3 mai 1841, au nom de l'autorité concédante et aux frais du concessionnaire.

La déclaration d'utilité publique d'une distribution d'énergie confère, en outre, au concessionnaire le droit :

1° D'établir à demeure des supports et ancres pour conducteurs aériens d'électricité soit à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique, soit sur les toits et terrasses des bâtiments, à la condition qu'on y puisse accéder par l'extérieur, étant spécifié que ce droit ne pourra être exercé que sous les conditions prescrites, tant au point de vue de la sécurité

qu'au point de vue de la commodité des habitants, par les règlements d'administration publique prévus à l'article 18, lesdits règlements devant limiter l'exercice de ce droit au cas de courants électriques, tels que la présence desdits conducteurs d'électricité à proximité des bâtiments ne soit pas de nature à présenter, nonobstant les précautions prises conformément aux règlements, des dangers graves pour les personnes ou les bâtiments ;

2° De faire passer les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés privées, sous les mêmes conditions et réserves que celles spécifiées à l'alinéa 1° ci-dessus ;

3° D'établir à demeure des canalisations souterraines, ou des supports pour conducteurs aériens, sur des terrains privés non bâtis, qui ne sont pas fermés de murs ou autres clôtures équivalentes ;

4° De couper les branches d'arbres qui, se trouvant à proximité des conducteurs aériens d'électricité, pourraient, par leur mouvement ou leur chute, occasionner des courts-circuits ou des avaries aux ouvrages.

L'exécution des travaux prévus aux alinéas 1° à 4° ci-dessus, doit être précédée d'une notification directe aux intéressés et d'une enquête spéciale dans chaque commune ; elle ne peut avoir lieu qu'après approbation du projet de détail des tracés par le Préfet.

Elle n'entraîne aucune dépossession ; la pose d'appuis sur les murs ou façades ou sur les toits ou terras-

ses des bâtiments ne peut faire obstacle au droit du propriétaire de démolir, réparer ou surélever. La pose des canalisations ou supports dans un terrain ouvert et non bâti ne fait pas non plus obstacle au droit du propriétaire de se clore ou de bâtir. Le propriétaire devra, un mois avant d'entreprendre les travaux de démolition, réparation, surélévation, clôture ou bâtiments, prévenir le concessionnaire par lettre recommandée adressée au domicile élu par ledit concessionnaire.

Les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes d'appui, de passage ou d'ébranchage, prévues aux alinéas 1^o 2^o 3^o et 4^o ci-dessus, sont réglées en premier ressort par le juge de paix ; s'il y a expertise, le juge peut ne nommer qu'un seul expert ».

Tels sont les termes du fameux article 12 qui, de l'avis de certains, crée à l'encontre des propriétaires un état de droit aussi onéreux qu'injustifiable. Nous avons déjà répondu à ce dernier reproche et il sera facile de prouver, au cours de l'étude qui va suivre, que les concessionnaires ont toujours indemnisé largement les propriétaires pour la charge que le réseau faisait peser sur leur fonds ; il n'y a là, d'ailleurs, qu'une seule question de quantum, et nous verrons plus loin dans quelles conditions on doit y répondre.

Dès le premier alinéa de l'article 12, le législateur investit le concessionnaire reconnu d'utilité publique, de tous les droits que les lois ou règlements confèrent

à l'administration en matière de travaux publics. En conséquence, le concessionnaire du travail public spécial qui consiste à établir un réseau à haute tension, lié en quelque sorte à l'administration par l'acte de concession, jouira de la servitude d'occupation temporaire, cette réquisition de jouissance d'une durée variable, prévue par la loi du 29 décembre 1892. Toutes les dispositions de cette loi s'appliqueront donc au transporteur d'énergie, mais nous n'étudierons pas ici les litiges qui peuvent naître à la suite d'une occupation temporaire. Notons dès maintenant que le concessionnaire, substitué à l'administration, jouira du privilège de juridiction toutes les fois qu'une disposition particulière de la loi ne viendra pas donner compétence à une juridiction spéciale. Nous étudierons ultérieurement la question de compétence.

Le législateur reconnaît ensuite au transporteur le droit de procéder « s'il y a lieu » à l'expropriation des fonds dont il a besoin pour établir sa ligne. Nous verrons plus loin dans quel cas, et suivant quelle procédure, le concessionnaire poursuivra l'expropriation des parcelles dont il a besoin.

L'article 12 énumère ensuite l'ensemble des servitudes dont l'utilité est incontestable et dont l'exercice soulève tous les jours les récriminations les plus vives de nombreux propriétaires.

Tous les fonds mentionnés dans l'arrêté préfectoral rendu après l'enquête faite dans chaque commune en

vue des servitudes en question, sont soumis de plein droit à leur exercice.

Celle qui se présente la première à notre examen est semble-t-il la plus anodine. Elle consiste dans le droit pour le concessionnaire, pourvu d'une déclaration d'utilité publique, « d'établir à demeure les supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, à l'extérieur des murs ou façades donnant sur la voie publique ». Cette servitude était déjà connue. En effet, la loi du 28 juillet 1885 relative à l'installation des lignes téléphoniques et télégraphiques édictait dans son article 3 une servitude analogue. Mais devant le danger présenté par les lignes de distribution prévues par la loi du 15 juin 1906, et *a fortiori*, par les lignes de transport à haute tension, le législateur a cru devoir édicter des mesures de sécurité spéciales pour l'installation des câbles d'énergie à haute tension dans le voisinage immédiat des habitations. C'est ainsi qu'il a prescrit que le concessionnaire d'énergie ne pourra exercer son droit que dans la mesure où la sécurité et la commodité des habitants ne seraient pas diminuées. Des règlements d'administration publique devaient limiter, à cet effet, le droit du concessionnaire, aux courants ne présentant pas de graves dangers. Le législateur, en effet, adoptait le vœu formulé dans le rapport Janet dans lequel on pouvait lire : « Ce droit (appui, ancrage, passage aérien) ne saurait être conféré à des courants électriques de très forte tension ; le texte fait peser sur la

propriété quelques servitudes nouvelles, il est essentiel d'empêcher que ces servitudes puissent devenir une cause de danger » (1). Or, au moment du vote de cette loi, les risques d'électrocution devenaient de plus en plus nombreux, bien qu'ils paraissent moins graves à côté des dangers que présentent de nos jours les lignes de 60.000 et 150.000 volts. L'autorité réglementaire a-t-elle suivi le programme de prudence que lui traçait le législateur ? Pas le moins du monde, et à l'heure actuelle, le Ministre des Travaux Publics, invité à imposer toutes les mesures de précautions nécessaires pour éviter les dangers en question aux personnes aussi bien qu'aux immeubles, n'a point usé de ses pouvoirs.

En conséquence, les transporteurs d'énergie électrique ont pu exercer les servitudes d'appui, d'ancrage et de passage en se conformant seulement aux mesures d'ordre technique prescrites par l'administration. Il paraît dès lors certain, que si de nos jours on n'enregistre pas davantage de sinistres sur le parcours des réseaux d'énergie, ceci n'est dû qu'à la prudence des concessionnaires eux-mêmes qui savent qu'une seule décision de l'administration pourrait leur interdire l'usage des servitudes en question.

Nous reviendrons sur leur exercice dans le chapitre relatif aux déplacements des réseaux à la suite de la demande formulée par un propriétaire.

(1) *J. Off.*, Doc. parl., 1906, page 398.

En ce qui concerne les servitudes de passage des conducteurs au-dessus d'une propriété, et d'ébranchage des arbres se trouvant à proximité des conducteurs, nous en réservons l'examen pour plus tard, quand nous aborderons le règlement des dommages causés par la ligne de transport. Il y a lieu maintenant d'examiner la servitude aux termes de laquelle le concessionnaire a le droit d'établir à demeure des supports de conducteurs aériens d'électricité sur les terrains non bâtis et non clos, servitude qui se présente sans conteste comme la plus importante de celles dont l'exercice est mis par la loi à la disposition des transporteurs de force. Grâce à elle, en effet, la concession reconnue d'utilité publique n'aura pas à recourir à l'expropriation des parcelles nécessaires, par exemple à l'implantation de quelques pylônes. De ce fait, le concessionnaire pourra installer rapidement son réseau. C'est d'ailleurs, à cette fin, que nous voyons les réseaux de transport à haute tension franchir l'espace à l'écart des villes et des agglomérations rurales elles-mêmes, à travers champs, recherchant les terres qui ne sont ni bâties ni closes. Il semble donc naturel que le concessionnaire ait souvent des démêlés sérieux avec un propriétaire, ce dernier prétendant que son fonds est « clos », alors que le transporteur prétend y installer son réseau, conformément aux dispositions prévues par l'article 12 précité. Il y a là une question de fait dont l'appréciation appartient à

la compétence des tribunaux judiciaires, et nous allons voir la position prise par la jurisprudence à son égard.

A cet effet, il convient de se demander d'une part, ce qu'il faut entendre par « clôture », et d'autre part, de préciser le moment auquel il convient de se placer pour apprécier si une propriété est « close » ou non.

II. *La propriété « close ».*

De tout temps le législateur a estimé qu'il y avait lieu de faire une différence entre les terrains de cultures et les autres terrains où la main de l'homme avait établi des constructions, des clôtures, ou créé un embellissement quelconque. Il pensait, en effet, qu'il était opportun de faire une distinction entre les terrains, au point de vue des servitudes ordinaires qui peuvent être supportées par une propriété privée au profit d'un fonds voisin, et également au point de vue des servitudes légales, en raison du préjudice que celles-ci peuvent entraîner pour le propriétaire du fonds servant. Pour ces motifs, le législateur a décidé que le concessionnaire disposait, d'une part, de la procédure d'expropriation prévue par la loi de 1841, toutes les fois qu'il se trouvait en présence d'une propriété bâtie et close, et d'autre part, qu'il pourrait bénéficier des servitudes prévues par les termes de

l'article 12 dans les cas où il n'y aurait pas « clôture », sans suivre la procédure d'expropriation.

L'interprétation du mot « clôture » présente donc un vif intérêt au moment où un concessionnaire se présente sur le terrain d'un propriétaire pour y installer son réseau (1).

Que faut-il entendre par clôture ?

On retrouve dans un arrêt du Conseil d'Etat en date du 31 juillet 1903, cette idée bien nette d'une discrimination nécessaire entre les terrains dépourvus de toutes constructions et ceux attendant à une habitation et entourés de murs ou de clôtures équivalentes suivant les usages du pays. La question de la clôture ne se pose d'ailleurs pas en pratique pour les terrains de cette nature, étant donné que d'une façon générale en France, la propriété d'un fonds attendant à une habitation est délimitée par un mur qui marque nettement l'intention du propriétaire de s'opposer à l'intrusion des étrangers. Inutile de dire que les transporteurs d'énergie qui s'éloignent toutes les fois que cela est possible des habitations et des propriétés closes de façon évidente, se sont heurtés à des difficultés bien plus grandes quand il s'est agi d'apprécier l'état de clôture d'une terre de culture

(1) Nos tribunaux se sont prononcés à plusieurs reprises sur cette question et notamment, le Conseil d'Etat, dans un arrêt célèbre rendu le 12 février 1915 : Aff. Maussabré. — Voir également Trib. civ. de Pau, 4 avril 1927.

dont les limites étaient plus apparentes que réelles. Dans ce cas, les transporteurs d'énergie ont usé le plus souvent possible des servitudes de l'article 12, et quelquefois le propriétaire leur a opposé le caractère de terrain « clos » qui nécessitait la mise en œuvre de la loi de 1841. Une étude de la jurisprudence, dans ce domaine, permet de penser qu'il convient d'entendre par clôture, non pas seulement une vague intention de limitation ou de bornage de la part du propriétaire, mais des travaux tels que, sans parler des murs continus, des haies vives, de larges fossés autres que ceux qui sont creusés pour l'écoulement des eaux et que ces travaux soient entretenus en quelque sorte en état de défense pour manifester nettement l'intention d'empêcher les incursions des passants. Ces clôtures varient d'un pays à l'autre et également d'une province à une autre. C'est là une question de fait dont l'appréciation appartient aux tribunaux saisis de la réclamation du propriétaire. C'est ainsi que la jurisprudence a reconnu le caractère de terrains « clos » à un champ séparé des fonds voisins par un fossé très large et profond, ou encore par une haie épaisse et bien entretenue qui révélait l'intention bien nette du propriétaire d'interdire l'accès de son fonds. Il y a bien là une question de fait, et le Conseil d'Etat, pour ce motif, a bien jugé en prétendant qu'était close une propriété attenante à une habitation et entourée par des arbres têtards et

de haies suivant l'usage dans la région des Deux-Sèvres (1).

Mais, s'il est encore possible de s'entendre sur la nature d'une clôture, le concessionnaire n'est pas toujours d'accord avec le propriétaire au point de vue de la réalité de celle-ci et certains d'entre eux ont voulu prouver qu'une haie, dans laquelle on rencontrait de nombreuses brèches, ne constituait pas une clôture. Une jurisprudence constante de nos tribunaux civils a établi sur ce point, qu'une haie, du moment qu'elle était entretenue et réparée, ou encore dans le cas où les brèches qu'elle contenait ne permettaient pas d'entrer facilement dans la propriété, devait être considérée comme une clôture au même titre qu'un mur ; mais le Conseil d'Etat a cru devoir se prononcer en sens contraire : Arrêt Borotra, 5 août 1911. Dans cette affaire, un propriétaire se plaignait de l'occupation temporaire de sa propriété qui, étant « close » à son avis, n'aurait pas dû être assujettie à la servitude légale prévue aux termes de l'article 2 de la loi du 29 décembre 1892. Le Conseil d'Etat a estimé que les clôtures entourant la propriété Borotra étant en mauvais état, et ayant cessé d'être entretenues et réparées depuis longtemps, on ne pouvait la considérer comme entourée de clôtures équivalentes à des murs.

(1) C. Etat : Aff. Maussabré, 12 février 1915.

Les nombreuses décisions rendues en cette matière reviennent à dire qu'en édictant les servitudes de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 le législateur a bien entendu exonérer de la servitude de support aérien les terrains qui, par suite des constructions ou des clôtures qu'ils ont reçues, se sont classés dans une catégorie vraiment différente des terres de culture et subiraient du fait de cette servitude un préjudice considérable (1). Des arrêts récents ont de plus précisé qu'il faut entendre par terrain bâti celui qui touche soit à une habitation, soit à un établissement industriel ou commercial, soit même à tout bâtiment analogue dont le dit terrain n'est que l'accessoire. On peut voir là sans aucun doute, un signe de l'effort fait par la jurisprudence en vue de soustraire la propriété privée à l'application de cette nouvelle servitude légale et de forcer le concessionnaire à poursuivre l'installation de son réseau par voie d'expropriation et d'en engager les frais.

En ce qui concerne la réalité même de la clôture, et plus particulièrement l'intention du propriétaire d'interdire l'accès de sa propriété à autrui, un arrêt du tribunal civil de Pau du 4 avril 1927 considère que par terrains fermés de murs aux termes de l'article 12, il faut entendre celui qui est complètement enclos, soit par un mur, soit par une clôture présen-

(1) Cassation, 12 juillet 1921.

tant les caractères de solidité, d'élévation, de protection comparables à ceux d'un mur, bien que construites à l'aide de matériaux différents. Tel est l'ensemble des précisions données par la jurisprudence pour déterminer le caractère de la propriété « close », et pour en interdire l'accès à un concessionnaire de lignes de transport d'énergie.

Demandons-nous maintenant à quel moment il convient de se placer pour apprécier l'état de clôture d'une propriété ?

Comme nous l'avons vu en étudiant sommairement la procédure antérieure à l'installation d'un réseau à haute tension, l'arrêté préfectoral approuvant le tracé de la ligne constitue le terme de la procédure administrative qui donne au concessionnaire le droit de jouir de toutes les prérogatives que lui confère la loi du 15 juin 1906. Est-ce au moment où cet arrêté est rendu, ou bien au jour de la demande de concession qu'il faut se placer pour dire qu'il y a clôture ? Cette question présente un intérêt, quand on se trouve en présence d'un propriétaire qui, connaissant le tracé de la ligne d'énergie, s'empresse de clôturer son terrain pour gêner les installations projetées.

C'est au moment où l'arrêté préfectoral approuvant le tracé de la ligne a été pris, qu'il convient de se placer pour déterminer si une parcelle est close ou ouverte et, par suite, pour délimiter les droits du concessionnaire envers le détenteur de la parcelle en

question. La jurisprudence est fixée en ce sens. C'est d'ailleurs la solution que le Conseil d'Etat appliquait déjà en matière d'occupation temporaire prévue par la loi du 29 décembre 1892 dont l'article 2 dispense les propriétés attenantes aux habitations et closes de murs ou clôtures équivalentes.

L'arrêté préfectoral susvisé, dernier acte administratif qui confère au concessionnaire après sa notification aux intéressés, le droit de pénétrer sur les terres ouvertes et d'y exécuter les ouvrages prévus aux termes de l'article 12 et qui est rendu après avis du Comité d'électricité, classe donc, en quelque sorte, les parcelles en deux catégories : celles qui seront soumises à la servitude d'appui et celles à l'égard desquelles cette servitude ne pourra être exercée.

En conséquence, un propriétaire, qui prouverait que son terrain était clos au moment où l'arrêté a été pris, pourrait intenter un recours pour excès de pouvoirs ; et au cas où un concessionnaire fort de cet arrêté pénétrerait sur son fonds, il y aurait une véritable voie de fait, une agression contre la propriété ayant pour effet d'enlever à un particulier la possibilité d'user de l'emplacement sur lequel le concessionnaire aurait implanté son pylône, et cette voie de fait serait déférée aux tribunaux judiciaires.

Que fera à ce moment le concessionnaire du transport d'énergie, si la parcelle « close » lui est nécessaire pour établir son réseau ? Il en poursuivra l'expropria-

tion. Mais avant d'en venir à l'étude du droit d'expropriation du concessionnaire, il importe de dire quelques mots de l'article 21 de la loi du 15 juin 1906 qui présente un vif intérêt pour certains concessionnaires de transport d'énergie électrique.

III. *L'article 21 de la loi du 15 juin 1906.*

Art. 21. — « La déclaration d'utilité publique d'ouvrages à exécuter par l'Etat, un département, une commune ou une association syndicale de la loi du 26 juin 1865, modifiée par celle du 22 décembre 1888, ou par leur concessionnaire, confère à l'administration ou au concessionnaire, pour l'établissement ou le fonctionnement des conducteurs d'énergie employés à l'exploitation de ces ouvrages, les droits de passage, d'appui et d'ébranchage spécifiés à l'article 12 ci-dessus, avec application des dispositions spéciales édictées à cet effet par les règlements d'administration publique prévus par l'article 18.

Le bénéfice de ces droits restera acquis à l'administration ou au concessionnaire, même dans le cas où l'énergie serait fournie aux conducteurs par une usine privée ou par une entreprise de distribution publique d'énergie non déclarée d'utilité publique, et aussi dans le cas où les ouvrages serviraient simultanément à un transport d'énergie destiné à des

usages autres que le service public ou le service de l'association syndicale ».

Les grands bénéficiaires des dispositions de l'article 21 sont les Compagnies de chemins de fer qui peuvent exercer les servitudes de l'article 12 de la loi du 15 juin sans avoir besoin d'obtenir une déclaration d'utilité publique spéciale pour leur transport d'énergie à haute tension. Inutile de dire que, dans ce domaine encore, les difficultés ont surgi au moment de l'aménagement des lignes électriques sur les propriétés privées (1).

Certains propriétaires, en effet, ne comprenaient pas le caractère particulier des lignes de transport d'énergie à haute tension et ils concevaient difficilement qu'une ligne électrique puisse être immédiatement rattachée au Chemin de fer et construite sans avoir été reconnue d'utilité publique par simple application de l'article 21 de la loi de 1906. La juridiction administrative a reconnu à bon droit, au contraire, la nécessité des lignes de transport à haute tension pour l'électrification de la voie ferrée, nécessité qui, sans aucun doute, a inspiré l'article 21 précité. Il est, en effet, techniquement impossible, de produire directement dans les usines éloignées des points d'utilisation, le courant à basse tension qui doit alimenter

(1) C'est dans un litige de cette nature que la Compagnie des Chemins de fer du Midi a vu rendre en sa faveur un arrêt du Conseil d'Etat en date du 14 janvier 1928 : Aff. Dubarry-Noguès.

les câbles de traction. L'énergie produite dans les usines doit être transportée en conséquence à une tension élevée jusqu'à des stations de transformation alimentant les lignes de prise de courant. Les lignes à haute tension, en définitive, tout en ne suivant pas toujours les emprises des chemins de fer, pour éviter la plupart du temps des perturbations au réseau de l'administration des P. T. T., constituent donc une dépendance certaine du chemin de fer. On peut d'ailleurs en donner pour preuve l'article 77 du décret du 11 novembre 1917, relatif à la police du chemin de fer et qui défend à toute personne de modifier, déplacer, sans autorisation et de dégrader, déranger ou altérer pour quelque cause que ce soit, non seulement la voie ferrée, le talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, mais encore « les installations de production, de transport et de distribution d'énergie électrique ».

Ce point de vue est d'ailleurs conforme à la jurisprudence du Conseil d'Etat au cours de ces dernières années. La haute assemblée a considéré, en effet, que les lignes d'énergie électrique desservant les chemins de fer et les tramways sont au nombre de celles que régit la loi du 15 juin 1906. Elle reconnaît que l'article 21 accordant aux concessionnaires de l'Etat, des départements et des communes bénéficiant déjà d'une déclaration d'utilité publique, les droits prévus par l'article 12, les dispense de solliciter toute nouvelle

concession pour profiter des avantages en question.

Il faut d'ailleurs remarquer que cette possibilité n'empêche pas les Compagnies de chemins de fer d'engager néanmoins la procédure de déclaration d'utilité publique du réseau d'énergie en question, soit pour assurer son autonomie, soit pour l'utiliser à d'autres fins que la seule exploitation de la voie ferrée.

Une autre objection a été soulevée à l'encontre des prétentions des Compagnies de chemins de fer à user des prérogatives qui leur étaient reconnues par l'article 21. On a prétendu, en effet, que le concessionnaire ne pouvait disposer de ces prérogatives dans les cas où l'entreprise au profit de laquelle était installé le réseau d'énergie avait obtenu sa reconnaissance d'utilité publique à une époque où l'électrification des voies ferrées était inconnue. On restreignait ainsi le domaine d'application de l'article 21 de la loi du 15 juin 1906 aux lignes de transport destinées uniquement à l'électrification des voies ferrées nouvellement concédées. Mais sur ce point, le Ministre des Travaux Publics a répondu que l'article 21, ne faisant aucune allusion à la date que devrait avoir la déclaration d'utilité publique de l'entreprise profitant de ses facilités et surtout des servitudes précieuses de l'article 12, il y avait lieu d'étendre son application aux entreprises reconnues d'utilité publique quelle que soit la date de leur reconnaissance. Le Ministre n'a pas caché d'ailleurs que l'article 21 de la loi de 1906 a été inséré à

l'intention spéciale des tramways et des chemins de fer qui auraient à s'électrifier, et ceci sans qu'il y ait à tenir compte de la date de leur reconnaissance d'utilité publique.

Une question qui s'est également posée en France, en raison du morcellement de la propriété, est celle de savoir quels seraient les droits d'un concessionnaire dont la parcelle se trouverait située dans une enclave, c'est-à-dire serait dépourvue de toute issue sur la voie publique ?

L'article 682 du Code civil a prévu ce cas ; il donne au propriétaire du fonds enclavé le droit de passage, en vue de l'utilisation agricole et industrielle de son fonds. Ce droit s'exerce sur le terrain où est situé l'enclave, mais également sur tous les terrains qui le séparent de la voie publique. Une Société de transport d'énergie à haute tension, qui aurait exproprié une parcelle ne possédant pas d'issue sur la voie publique, bénéficierait donc aux termes de l'article 682 du Code civil de tous les droits lui permettant d'effectuer les opérations d'entretien ou d'installation du réseau d'énergie, sans avoir de convention spéciale à passer avec les propriétaires des fonds formant l'enclave.

Mais quel que soit le concessionnaire de l'entreprise d'électrification, le jeu des conventions amiables et de l'exercice des servitudes de l'article 12 de la loi de 1906 ne lui permet pas toujours d'installer son réseau

suivant le plan qu'il désire suivre. Il se trouve assez souvent en présence de fonds clos et bâtis dont le propriétaire refuse de s'entendre avec lui, à l'amiable, relativement au droit de passage ou d'appui, et dans ce cas, le concessionnaire du transport de force, fort de sa reconnaissance d'utilité publique, obtiendra à son profit l'expropriation des parcelles qui sont nécessaires à l'installation des supports de sa ligne aérienne.

Nous allons donc étudier dans le chapitre suivant le droit d'expropriation tel qu'il découle du deuxième alinéa de l'article 12 de la loi de 1906. Il conviendra de mentionner, en passant, la procédure d'expropriation prévue spécialement pour l'exécution des travaux publics urgents dont le développement après la guerre a été considérable.

§ 4. — Le droit d'expropriation

I. *L'expropriation est-elle facultative ?*

Le concessionnaire a également le droit d'expropriation pour l'établissement de sa ligne. Ce droit va lui permettre de retirer à un particulier le droit de propriété qu'il a sur son fonds, en lui payant une juste et préalable indemnité.

Le concessionnaire ne pourra-t-il en user que lorsque le bénéfice des servitudes légales lui paraît insuffisant ?

Certains auteurs (1) estiment que le concessionnaire a le choix entre les deux procédures pour atteindre son but, car à leur avis, la loi du 15 juin 1906 n'accorde pas le droit d'expropriation en cas d'insuffisance des servitudes de l'article 12. Celui-ci indique, en effet, que l'expropriation sera poursuivie à l'encontre des propriétaires « s'il y a lieu », c'est-à-dire s'il a intérêt à y recourir, si le concessionnaire y trouve un avantage ou une nécessité.

En conséquence, disent ces auteurs, toutes les fois que le concessionnaire, dont les travaux jouissent d'une déclaration d'utilité publique, aura intérêt à s'assurer la pleine propriété d'une parcelle, il recourra à l'expropriation en vue de jouir du droit de propriété et de tous ses attributs. Au contraire, le concessionnaire qui ne serait pas pourvu de la déclaration d'utilité publique et qui ne craindrait pas une action du propriétaire, postérieurement à l'installation de son réseau, aurait intérêt à exercer les servitudes prévues par l'article 12 qui, n'entraînant aucune dépossession, sont plus précaires sans doute, mais bien moins onéreuses que la procédure d'expropriation.

Cette solution ne nous paraît pas devoir être adoptée et tout permet d'affirmer, au contraire, que le droit du concessionnaire de recourir à l'expropriation ne dépend pas de sa volonté pure. En effet, examinons le

(1) A. MESTRE, *op. cit.*, p. 13.

cas dans lequel le concessionnaire d'un réseau veut procéder à l'expropriation d'une parcelle, uniquement parce qu'il estime que grâce à cette procédure, tout caractère instable de son installation disparaîtra, et non point parce qu'il est obligé de procéder ainsi à raison de la situation des fonds. Que se passera-t-il ?

Un plan du terrain à exproprier sera déposé à la mairie où les intéressés pourront inscrire leurs réclamations sur un registre ouvert durant un délai de huit jours. Ensuite, une commission, nommée par le préfet donnera son avis à celui-ci, après avoir entendu les propriétaires intéressés. Si l'avis de la commission est favorable, le préfet prend un arrêté de cessibilité ; c'est cet acte administratif qui nous permet de dire que le concessionnaire ne peut pas, à son gré, soit exercer les servitudes de l'article 12, soit exproprier suivant les formes prévues dans la loi du 3 mai 1841, le préfet ne prenant une décision de cette nature, qu'après s'être assuré que l'entrepreneur des travaux publics projetés se trouve dans la « nécessité » de procéder par voie d'expropriation. Cette nécessité n'apparaîtra, semble-t-il, que s'il est impossible au concessionnaire d'obtenir l'implantation d'un pylône, par exemple, par le simple exercice des servitudes de l'article 12.

On s'est demandé, également, si le concessionnaire d'une ligne de transport d'énergie pouvait utiliser la procédure de l'expropriation pour acquérir les servitudes nécessaires à l'installation de sa ligne, ce qui re-

vient à se demander si on peut se servir de l'expropriation de la loi de 1841 à d'autres fins qu'à l'acquisition de la propriété ?

Une jurisprudence constante, encore confirmée par un arrêt récent de la Cour de cassation (1), affirme qu'on ne peut acquérir uniquement par voie d'expropriation que le droit de propriété et non son démembrement. La procédure d'expropriation ne peut pas servir à la constitution d'un autre droit et notamment à l'acquisition d'une servitude. Dans l'arrêt précité, la Cour suprême avait à statuer sur un jugement rendu le 19 septembre 1922 par le tribunal civil de Pau prononçant l'expropriation pour le passage de la ligne de 150.000 volts devant servir à l'électrification de la voir ferrée de la Compagnie du Midi, de Pau à Toulouse. Ce jugement prononçait l'expropriation de servitudes pour cause d'utilité publique des parcelles sur lesquelles la Compagnie désirait implanter ses supports pour conducteurs aériens et limitait le droit de propriété dans les termes suivants : les propriétaires garderont la jouissance du terrain, mais ils ne pourront y planter aucun arbre, ni élever aucune construction autres que celles existantes et en outre, ils n'effectueront aucun travail qui soit préjudiciable au bon fonctionnement de la ligne et à sa surveillance par les

(1) Affaire Bolelh et Barthelemy c. C^{ie} du Midi. Cass., 28 janvier 1924.

agents de la Compagnie. Ce jugement fut cassé par la Chambre Civile d'une part, comme prononçant une expropriation qui avait un autre objet que l'acquisition d'un droit de propriété et, d'autre part, à raison du fait qu'il maintenait le propriétaire en jouissance des parcelles visées par l'expropriation.

II. *Expropriation d'une « zone » à l'aplomb du réseau.*

On s'est posé la question de savoir si un concessionnaire devait procéder à l'expropriation de la zone nécessaire pour surveiller et entretenir en toute liberté les câbles conducteurs de courant, et des Compagnies de chemins de fer concessionnaires de lignes de transport d'énergie destinées à l'électrification de leur réseau, ont cru devoir procéder, à cet effet, à l'acquisition d'un sentier situé à l'aplomb des conducteurs en question.

Elles ont engagé ainsi des dépenses considérables pour faire l'acquisition d'un cheminement de 2 mètres de largeur suivant le tracé de la ligne pour permettre à leurs agents de surveiller celle-ci plus commodément, particulièrement à travers des forêts de pins. Nous pensons que c'est là une prudence exagérée de la part des Compagnies et rien n'oblige dans la pratique, à notre avis, un concessionnaire à faire l'acquisition ni du terrain que doivent occuper ses pylônes, sur un

fonds qui n'est pas enclos de murs ou d'autres clôtures équivalentes, ni d'une bande de terrain à l'aplomb de ses câbles. En effet, une Compagnie de transport de force reconnue d'utilité publique peut se contenter d'obtenir des servitudes d'appui et de passage, sans acquérir le fonds soit à l'amiable, soit dans les conditions prévues par l'article 12 de la loi du 15 juin 1906. On ne voit donc pas la nécessité de procéder à l'expropriation d'une bande de terrain pour surveiller des kilomètres de lignes d'énergie, puisque aux termes de l'article 12 le concessionnaire jouit de la servitude de passage sur la propriété d'autrui et de tous les droits afférents à cette servitude, entre autres celui de circuler sur la propriété d'un particulier pour entretenir et réparer ses câbles. Mais, pour ceux qui répondent affirmativement à cette question, en prétendant qu'une Compagnie d'électricité doit acquérir la propriété d'une bande de terrain de 2 mètres à l'aplomb de ses fils, une nouvelle question se pose : celle de la responsabilité des propriétaires riverains dans le cas où des pins, existant en dehors de cette zone réservée, tomberaient par suite d'une cause imprévue sur les câbles à haute tension et causeraient des dommages à la Compagnie concessionnaire du réseau. Mais le problème de la responsabilité du fait des arbres situés à proximité d'un réseau fera l'objet d'une étude spéciale qui trouvera sa place dans le chapitre relatif aux dommages causés au réseau d'énergie.

Toutefois une difficulté doit retenir encore notre attention. Il convient de se demander, si en vue d'éviter les accidents résultant de la chute d'un arbre, le concessionnaire, dont le réseau traverse une forêt, doit acquérir, non seulement l'étroit sentier lui permettant de surveiller sa ligne, mais encore toute la largeur nécessaire pour garantir ses câbles de la chute des arbres du voisinage, c'est-à-dire d'une bande de terrain, une « zone » de 50 mètres de large environ ?

Le Ministre des Travaux publics, saisi d'une demande de ce genre, a répondu le 28 novembre 1922 que « la Société n'est pas tenue d'acquérir toute la largeur du terrain nécessaire pour garantir sa ligne contre la chute des arbres, mais elle doit prendre les mesures nécessaires pour abattre les arbres ou branches qui menaceraient de tomber sur la ligne ».

Nous savons, en effet, que bénéficiant des dispositions de la loi du 15 juin 1906, article 12, alinéa 4, le concessionnaire peut couper les arbres qui pourraient nuire à sa ligne par leur mouvement ou leur chute par suite d'une tempête, par exemple; il suffira, à cet effet, de s'entendre avec le propriétaire sur le montant de l'indemnité qui lui sera due à raison de l'exercice de cette servitude. Nous avons vu que les conventions amiables, passées avec les propriétaires, prévoient d'ordinaire dans les régions forestières une servitude d'abatage s'étendant sur une zone de 25 mètres de part et d'autre de la ligne à haute tension; pour ces

motifs, il ne serait pas opportun, nous semble-t-il, pour une Compagnie de transport d'énergie de procéder à une expropriation ou à l'acquisition d'une bande de terrain plus ou moins large à l'aplomb de ses câbles.

III. *L'expropriation d'urgence (Loi du 30 mars 1831).*

Les dispositions de la loi du 3 mai 1841 ne sont pas les seules dont peut se servir le concessionnaire qui veut installer un réseau d'énergie à haute tension. S'il veut, en effet, éviter les lenteurs de l'expropriation, il peut utiliser une autre procédure que le législateur a prévue dans les cas d'urgence.

C'est cette procédure qui est employée depuis la guerre surtout par les grandes entreprises d'électrification. C'est ainsi que la Compagnie des chemins de fer du Midi ayant obtenu, pour la plupart de ses travaux électriques, le décret prononçant leur urgence, a procédé à un certain nombre de ses installations, non en utilisant la loi de 1841 ou les conventions amiables, mais les dispositions édictées par la loi du 30 mars 1831 relative à l'expropriation et à l'occupation temporaire en cas d'urgence des propriétés privées nécessaires aux travaux de fortifications.

Il y a donc lieu de se poser la question de savoir comment il a été possible aux concessionnaires d'énergie de bénéficier des dispositions d'une loi qui ne pouvait prévoir les transports de force électrique ?

C'est grâce aux dispositions de la loi du 12 août 1919 relative à l'expropriation en cas d'urgence. Cette loi, qui a fort peu d'apparence puisqu'elle n'a que deux articles, stipule qu'à compter de la cessation des hostilités l'application de l'article 76 de la loi du 3 mai 1841 est étendue « à tous les travaux publics urgents », que ces travaux ne soient pas encore commencés, ou qu'ils soient déjà en cours. La déclaration d'urgence a lieu par décret.

Or, l'article 76 de la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique contient simplement sur ce point les termes suivants : « l'expropriation ou l'occupation temporaire, en cas d'urgence des propriétés privées qui seront jugées nécessaires pour les travaux de fortification, continueront d'avoir lieu conformément aux dispositions prescrites par la loi du 30 mars 1831 ».

Ainsi, la loi du 12 août 1919 réalise une extension du domaine d'application de la procédure d'expropriation d'urgence, primitivement prévue uniquement pour les travaux intéressant la Défense Nationale, au domaine nouveau des transports de force dont l'intérêt, au point de vue économique, ne peut être contesté.

A noter, en passant, que la loi du 12 août 1919 ayant sa portée réduite dans le temps à une durée de 5 années, les lois des 12 juillet 1922 et 23 octobre 1928 sont venues la proroger jusqu'au 23 octobre 1931.

C'est la Compagnie des chemins de fer du Midi qui obtint la première déclaration d'urgence pour l'installation d'une ligne de 150.000 volts dans les Pyrénées, le 21 octobre 1921 (1).

La plupart des grands réseaux de transport de courant électrique, disions-nous, obtiennent depuis la fin des hostilités la double déclaration d'utilité publique et de l'urgence. Cette dualité apparaît dans le décret qui les concerne et qui contient les deux mentions suivantes : « Vu la loi du 15 juin 1906, vu la loi du 12 août 1919 ». Pourvu de ce décret, le concessionnaire va pouvoir se mettre en possession des terrains dont l'expropriation a été jugée nécessaire, avec une rapidité qui est incompatible avec la loi de 1841, sur laquelle nous ne reviendrons pas ici.

En effet, dès que le préfet aura pris connaissance du décret, et dans les 24 heures de sa réception, il en transmettra une ampliation au procureur de la République qui saisira le tribunal civil. Ce dernier rendra ensuite un jugement ordonnant à l'un de ses membres de se transporter sur les lieux avec un expert désigné par le tribunal : article 3 de la loi de 1831.

Le juge commis pour assister à cette expertise fixe ensuite le jour et l'heure de la visite des lieux et le procureur de la République signifie cette ordonnance au maire de la commune et à l'expert désigné par le

(1) *La Houille Blanche*, septembre-octobre 1923.

tribunal. Le maire convoque alors les propriétaires intéressés qui peuvent d'ailleurs se faire représenter par un expert : article 4.

La partie la plus essentielle des formalités est constituée par ce transport sur les lieux qui va remplacer les lenteurs d'une enquête préfectorale et de l'arrêté qui en est l'issue dans la loi du 3 mai 1841 (art. 5 de la loi de 1831). Le maire, l'expert désigné, l'ingénieur chargé des travaux, un agent de l'administration des domaines, assistent au piquetage des terrains dont l'expropriation est demandée, piquetage opéré par l'ingénieur représentant le concessionnaire.

Cette opération achevée l'agent de l'administration procède à la levée du plan parcellaire pour indiquer les limites et la superficie des propriétés particulières. L'expert nommé par le tribunal devra ensuite dresser un procès-verbal de constat des lieux (cultures, bâtiments, clôtures). C'est ce procès-verbal qui permettra ultérieurement la fixation des dommages subis par les propriétés. Il est dressé contradictoirement entre les parties intéressées. Après ce transport sur les lieux, l'expert désigné par le tribunal fait un rapport d'ensemble sur lequel il consigne les observations présentées par les propriétaires.

A la suite de cette dernière formalité, ou bien il y aura accord entre les intéressés et une convention interviendra entre eux, ou bien il y aura divergence de vues et dans ce cas, la loi du 30 mars 1831 n'a pas

voulu que le commencement des travaux soit retardé, et dans son article 10, elle décide que sur le vu de la minute du procès-verbal dressé par l'expert et celui du juge commissaire, le tribunal devra déterminer l'indemnité de « déménagement » à payer aux propriétaires, et une indemnité approximative et « provisionnelle » de dépossession.

Moyennant consignation de ces sommes, qui réservent le règlement définitif des indemnités, le concessionnaire entrera en possession immédiate des terrains qui sont nécessaires à l'installation de son réseau de transport de force.

Il y a lieu, enfin, de mentionner le dernier alinéa de l'article 76 de la loi du 3 mai 1841 ainsi conçu : « Toutefois, lorsque les propriétaires ou autres intéressés n'auront pas accepté les offres de l'administration, le règlement définitif des indemnités aura lieu conformément aux dispositions du titre IV de la loi de 1841 sur l'expropriation.

Comme on peut en juger, la loi du 30 mars 1831 a pour but de supprimer l'enquête parcellaire, et de rendre plus tangible pour les propriétaires un piquetage effectué sur le terrain et non pas sur un plan. L'intérêt d'une telle procédure, après la guerre qui a accru sans doute le nombre des travaux urgents parmi lesquels il faut compter les installations électriques, n'est plus à démontrer. Les dispositions de la loi du 30 mars 1831 se présentent donc avec un intérêt des plus vifs aux con-

cessionnaires d'une ligne de transport à haute tension et on ne saurait oublier d'en profiter.

IV. *Une tentative de réforme de la loi de 1906 :
l'expropriation obligatoire.*

Au mois de mars 1924, MM. Borrel, Carron et Falcoz, députés, saisirent la Chambre d'une proposition de loi tendant à l'extension des dispositions de la loi de 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique en matière de travaux de construction des lignes de transport d'énergie électrique.

Leur proposition avait le but avoué de mettre fin aux abus dont souffrait, à leur avis, la population rurale hors d'état de se défendre et d'opposer utilement des dispositions légales déjà insuffisantes, aux prétentions excessives des transporteurs d'énergie. Fort heureusement pour ceux-ci, et pour la prospérité de l'industrie électrique elle-même en France, cette proposition de loi, après avoir fait l'objet d'une étude de la commission des Mines et de la Force Motrice de la Chambre, n'est jamais venue en discussion. Elle était sans conteste, de nature à entraver sérieusement le développement des réseaux de transport d'énergie à haute tension indispensables à l'avenir économique de notre pays, puisqu'elle tendait tout spécialement à la modification de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 sur les points essentiels que voici :

D'une part aux termes de cette proposition, tout concessionnaire aurait été obligé de recourir à la procédure d'expropriation pour établir les canalisations souterraines et les supports de conducteurs aériens sur les terrains privés, même non bâtis et non clos de murs.

D'autre part, on ne pouvait plus désormais établir à demeure des supports et ancrages pour conducteurs aériens d'électricité, soit à l'extérieur des murs ou façades, soit sur les toits des bâtiments, que s'il s'agissait de courants électriques d'un voltage de nature à ne présenter aucun danger grave pour les personnes ou les bâtiments.

Or, les accidents nombreux causés par le voltage des lignes de transport de force montrent assez, semble-t-il, le danger qu'elles présentent, et il n'est pas douteux que les auteurs de cette proposition de loi les visaient bien à raison de la situation privilégiée de leur concessionnaire qui, croyaient-ils, peuvent fouler aux pieds les intérêts des petits propriétaires ruraux. Les promoteurs de cette proposition voulaient que l'on suivit en France la procédure prévue par les lois italiennes relatives aux transports de force, et d'après laquelle, après avoir planté ses poteaux d'office, le concessionnaire doit exproprier les parcelles sur lesquelles il les a établis.

La procédure employée au delà des Alpes, est-elle nécessaire en France ? Nous ne le pensons pas, et il n'y

a pas lieu, à notre avis, de crier « au voleur » parce que le droit de propriété « inviolable et sacré » reçoit par suite de l'exercice des servitudes de l'article 12, une nouvelle atteinte sous le couvert de l'utilité publique, qui permet de faire fléchir les intérêts particuliers devant l'intérêt général.

Il est, en effet, exagéré de prétendre que ces servitudes sont abusives et tendent à créer au détriment des assujettis des droits onéreux et injustifiables. Bien que la loi de 1906 n'ait pas prévu dans sa première rédaction, les transports d'énergie à haute tension, ni les ouvrages d'art importants nécessaires pour mettre hors de portée des câbles fort lourds et dangereux, elle n'en protège pas moins les propriétaires, en leur évitant précisément l'obligation de se laisser exproprier, et en leur accordant de justes indemnités, tant pour l'exercice des servitudes auxquelles leur fonds est assujetti qu'à raison des dommages causés par l'exécution des travaux d'installation, d'entretien ou de réparation du réseau d'énergie.

Les partisans de la proposition en question voyaient encore dans sa mise en vigueur des avantages certains, et entre autre celui de parer aux nombreuses difficultés qui surgissent au cours de l'entretien des lignes ou même au moment de l'évaluation des dommages causés par son installation ; ils ne voulaient pas voir, par contre, l'entrave qu'ils mettaient au transport à longue distance d'une énergie nécessaire à l'avenir

économique de notre pays, en retirant aux concessionnaires des entreprises de cette catégorie, le bénéfice des servitudes de l'article 12 de la loi de 1906 qui lui sont d'une utilité incontestable.

CHAPITRE II

Les droits du propriétaire aux termes de l'article 12

A la lecture de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, on s'aperçoit que le législateur a donné tout d'abord la liste de tous les droits dont pouvait disposer le concessionnaire qui avait obtenu une reconnaissance d'utilité publique en faveur des travaux d'installation de son réseau.

La gamme de ces droits, en suivant l'ordre que nous avons déjà choisi, se présente de la façon suivante :

Le concessionnaire cherchera tout d'abord à traiter amiablement avec les propriétaires riverains. Ce procédé imposé par le bon sens lui évitera des lenteurs, des frais de justice, et lui permettra d'obtenir pour l'avenir une immutabilité presque complète de sa ligne. Si ce premier procédé ne peut être employé, soit en raison de la nature des terrains que la ligne doit franchir, soit en raison de l'opposition des propriétaires intéressés, le concessionnaire utilisera la procédure pour l'acquisition des servitudes que nous avons énumérées au cours des développements qui précèdent. Enfin s'il veut s'assurer sur un point particulier du

réseau un caractère d'inviolabilité absolue, ou s'il veut briser la résistance d'un propriétaire « clos », le transporteur d'énergie expropriera tout ce qui est nécessaire à l'exécution des travaux, et recourra à ce droit extraordinaire devant lequel disparaissent les intérêts privés les plus légitimes, en présence de la notion d'utilité publique.

Après avoir indiqué les moyens mis à la disposition du transporteur d'énergie pour arriver à ses fins, il appartenait au législateur de fixer l'étendue des droits laissés aux propriétaires du sol. C'est ce qu'il a fait dans l'avant-dernier alinéa de l'article 12, qui donne la formule de conciliation des droits du concessionnaire d'une ligne de transport à haute tension et du propriétaire du sol sur lequel passe cette ligne, intérêts opposés et difficiles à concilier.

Supposons donc que les câbles, servant au transport de l'énergie à haute tension, aient été suspendus aux pylônes, que le propriétaire du sol n'ait mis aucun obstacle à l'entretien de la ligne, et que de son côté le concessionnaire n'ait causé aucun dommage à la propriété sur laquelle il est établi.

Quels sont les droits que conserve le propriétaire à l'égard de son bien ? L'avant-dernier alinéa de l'article 12 précité nous les énumère, après avoir stipulé en une formule brève, que les travaux effectués n'entraînent « aucune dépossession ». Mais aussitôt après l'énoncé du principe, le législateur a précisé sa pensée

et a ajouté d'une part, en ce qui concerne les propriétés bâties, que la pose d'appuis sur les murs, façades, toits, ... ne peut faire obstacle au droit du propriétaire de démolir, de réparer, surélever ; d'autre part, pour ce qui est des lignes installées sur des terrains non bâtis et non clos, l'installation ne fait aucun obstacle au droit du propriétaire de se clore et de bâtir. Une seule obligation est mise à sa charge par le législateur pour déclancher l'exercice de ses droits, à savoir : il doit avertir le concessionnaire par lettre recommandée, un mois avant le commencement des travaux qu'il se propose d'entreprendre. Nous allons voir que dans la pratique le concessionnaire s'est souvent heurté à la malveillance, ou du moins aux tracasseries de propriétaires, peu soucieux du but d'utilité publique toujours poursuivi par ceux qui transportent à distance l'énergie électrique. Par ailleurs les propriétaires ont eu quelquefois à souffrir de la négligence ou des erreurs commises par le transporteur.

§ 1. — Droit de se clore

L'hypothèse qui se présente le plus fréquemment est la suivante : une ligne de transport d'énergie électrique surplombe un terrain non bâti sur lequel le concessionnaire a installé, par exemple, un pylône. Une indemnité globale a été payée au propriétaire, l'installation a été faite de la façon la plus régulière ;

le propriétaire n'en conserve pas moins, avons-nous dit, le droit de se « clore » en prévenant la Compagnie un mois avant le commencement des travaux. S'il use de ce droit qui ne peut être contesté, que va devenir le concessionnaire ? Ne sera-t-il pas mis dans l'obligation d'enlever ses installations ? Une réponse affirmative serait, à notre avis, draconnienne, et loin de favoriser les efforts tentés pour l'électrification en France, elle viendrait la paralyser à ses débuts. La Compagnie avait le droit de s'installer, le propriétaire a reçu à cet effet une indemnité ; la ligne est construite régulièrement, et dès lors on peut se demander pour quelles raisons le concessionnaire perdrait le droit de se maintenir sur le terrain ouvert et serait forcé de modifier son réseau suivant la bonne volonté des maîtres du sol que celui-ci surplombe ? Aussi, à cette heure, l'opinion dominante est qu'il n'y a pas incompatibilité entre le maintien du pylône et l'état de clôture projetée. Le propriétaire qui aura entouré son champ d'une haie vive ou d'un mur ou de toute autre clôture équivalente verra seulement son droit grevé d'une servitude de passage aux termes de laquelle il sera astreint à laisser pénétrer dans sa propriété les agents du concessionnaire chargés d'assurer l'entretien de l'installation. En conséquence, le propriétaire a le droit de se clore et s'il use de ce droit le concessionnaire n'est pas dans l'obligation de déplacer ses conducteurs ; il y aura lieu tout au plus à

une nouvelle convention en vue de la fixation d'une indemnité pour la perte du droit absolu de clôture qui ne peut être opposé au concessionnaire.

§ 2. — Droit de bâtir et de surélever

L'intérêt pratique de cette première question est bien moindre, sans doute, que celui présenté par l'étude du droit de construire et de surélever qui est encore l'apanage du propriétaire et qui constitue son droit le plus important à l'encontre du concessionnaire.

Supposons que le propriétaire émette la prétention d'élever un immeuble à l'endroit même où la Compagnie a installé un pylône ; le terrain étant non bâti et non clos, il n'y a eu en effet « aucune dépossession », et par suite c'est là son droit le plus strict. Que va-t-il se passer si le bâtiment projeté et le pylône ne peuvent coexister ?

Doit-on dire que le concessionnaire n'a plus qu'à démolir ses installations dans le délai fixé par le propriétaire pour les reporter à quelques mètres du tracé primitif ? Nous ne pensons pas qu'une telle solution soit celle à adopter et certains concessionnaires, tout en reconnaissant l'ampleur du droit de propriété, ont essayé victorieusement de se maintenir sur les positions occupées par leur réseau grâce à une extension de la théorie de l'abus du droit, et au procédé d'intimidation à l'égard des propriétaires récalcitrants. Voici le procédé en question : Le conces-

sionnaire, dont les pylônes reviennent une fois dressés à 70.000 francs environ, ne tient pas à les démolir, il lui vient donc naturellement à l'esprit de s'assurer que les intentions avouées du propriétaire ne cachent pas le désir systématique de gêner ses entreprises et de nuire au bon fonctionnement du service public dont il a la charge, en constituant ainsi un véritable abus de droit. Que faut-il entendre par là ?

Nos vieux auteurs disaient pour délimiter l'étendue d'application du droit de propriété : *Neminem lo edit qui suo jure utitur* et le Code civil (art. 552) proclame également que « la propriété du sol entraîne celle du dessous et du dessus ». Ce principe posé, du droit de propriété conférant à son titulaire la plénitude des bénéfices qu'il comporte, a cependant reçu des atténuations dont la plus générale résulte de la théorie de l'abus des droits ; c'est-à-dire l'interdiction faite à un particulier d'user d'un droit quand l'usage qu'il en fait a principalement pour but de nuire sans utilité au voisin pour forcer ce dernier à abandonner son bien, ou tout au moins pour l'empêcher d'en jouir conformément au vœu du législateur.

Les exemples de cette théorie ne datent pas d'hier, mais je ne citerai ici qu'une décision relative au domaine de l'air, et au droit dont il est l'objet de la part du propriétaire du fonds qu'il domine (1).

(1) Cour d'appel d'Amiens, 12 novembre 1913.

La Cour d'appel d'Amiens a eu à connaître d'une demande en indemnité formulée par M. Clément Bayard, propriétaire d'un camp d'aviation, lequel se trouvait, par suite de la malveillance d'un propriétaire voisin, bordé sur un de ses côtés de charpentes surmontées par des piques en fer dont l'inutilité était incontestable et qui étaient uniquement destinées à entraver les évolutions des aérostats. Le but poursuivi par le sieur C. fut si bien atteint que l'un des dirigeables de Clément Bayard fut avarié au cours d'une manœuvre. La Cour en décidant qu'il y avait en l'espèce, un abus de droit de propriété, le sieur C. ayant hérissé son fonds de pointes inutiles et reliées entre elles par des fils barbelés dans la seule intention de nuire à son voisin et de le faire « chanter », reconnaissait que le droit de propriété ne doit être respecté que dans la mesure où il est mis en œuvre avec justice et modération.

Le problème de la propriété de l'air s'est posé également dans le domaine des transports de force et il reprend ainsi un regain d'actualité. La question se pose de savoir dans quelles conditions un concessionnaire, établissant son réseau dans un espace aérien dont il n'a pas la propriété, pourra invoquer l'abus de droit du propriétaire du fonds que ses câbles surplombent.

La réponse est la même que dans l'espèce précédemment rappelée : le propriétaire, vivant en société, se

trouve forcément limité dans l'usage qu'il peut faire de son droit par ses devoirs sociaux et il ne peut l'exercer pour nuire à autrui. C'est en vertu de cette notion de notre droit moderne que le concessionnaire d'un réseau d'énergie électrique à haute tension, saisi d'une demande de déplacement de son réseau et voulant s'assurer des intentions sérieuses du propriétaire, pourra exiger de celui-ci, avant de procéder à l'enlèvement de ses installations, un plan exact des constructions en projet avec l'indication précise de l'emplacement et des dimensions de l'édifice. Si ces justifications étaient fournies, à l'appui d'une réclamation d'un propriétaire, il appartiendrait au concessionnaire de prendre toutes les mesures utiles en vue de procéder à la modification de ses ouvrages et de remplacer par exemple un pylône par un ancrage sur le bord d'un toit ou sur le mur de l'édifice construit. Si les parties ne s'entendaient pas sur leur *modus vivendi*, il appartiendrait aux tribunaux civils de trancher le différend.

Au contraire si le propriétaire ne fournissait aucune justification à l'appui de sa prétention de faire déplacer la ligne de transport de force, l'inertie serait le meilleur moyen de défense à lui opposer et dans le cas où une action serait intentée contre le concessionnaire, celui-ci pourrait invoquer l'exception d'abus de droit.

On doit refuser bien certainement au propriétaire

le droit de se faire justice et d'enlever le pylône par ses propres moyens. Telle est la solution qui peut être proposée en matière de transport d'énergie à haute tension quand le concessionnaire se trouve en présence d'un propriétaire désireux de jouir des droits que lui réserve la loi du 15 juin 1906 dans son article 12.

Il arrive aussi dans des cas peu fréquents, qu'un propriétaire ait à souffrir de la négligence du transporteur, et que celui-ci, après avoir procédé au piquetage de son réseau, et placé ses pylônes, mette un terme à ses travaux par suite d'un changement de tracé ou pour toute autre cause. La question se pose donc de savoir si le propriétaire pourra demander l'enlèvement du pylône devenu inutile et la démolition du massif de béton dont l'installation est venue grever son fonds sans aucune utilité.

Il paraît évident qu'en droit strict, le concessionnaire peut repousser une telle demande en faisant valoir que le propriétaire a bénéficié déjà de la suppression de la servitude qui aurait été la conséquence de l'installation de la ligne et de plus l'indemnité de dépossession qu'il a touchée dépasse le préjudice causé par la présence dans sa propriété du massif de béton en question. Il est donc certain qu'un concessionnaire ne serait dans l'obligation de remettre la propriété dans l'état où il l'a trouvée que si le propriétaire lui remboursait l'indemnité reçue. Mais une telle

solution est sans doute bien rigoureuse et il semble qu'une transaction, une cote mal taillée serait plus équitable.

Nous laisserons de côté, pour le moment, le droit de démolir, réparer, surélever, au sujet desquels les transporteurs d'énergie électrique n'ont pas eu de démêlés sérieux avec les propriétaires ; nous en dirons d'ailleurs quelques mots au cours de l'exposé de la question des dommages en nous demandant si la servitude utilisée par le concessionnaire, au moment de l'installation des conducteurs d'énergie, est définitive ou si au contraire, pour une raison quelconque, il peut en changer la nature à son gré.

CHAPITRE III

Règlement des dommages causés à la propriété au cours de l'installation

§ 1. — Compétence du juge de paix

Nous connaissons maintenant l'ampleur des servitudes que l'article 12 confère de plein droit au concessionnaire dont les travaux ont bénéficié d'une déclaration d'utilité publique ; il est bien certain que cet empiètement, d'une société chargée d'assurer un service public, sur la propriété privée, ne peut être qu'une source de contestations fréquentes entre propriétaires et concessionnaires.

L'exécution des travaux comportant la mise en œuvre de ces servitudes n'est pas sans effrayer les propriétaires intéressés qui cherchent à s'y opposer par des voies de fait, ou à en pallier les inconvénients par les moyens que la loi met à leur disposition.

Nous devons nous demander, en conséquence, à qui le propriétaire lésé devra adresser sa réclamation, à quel moment il devra la faire parvenir au juge de paix compétent pour en connaître, et quels sont les pouvoirs dont dispose ce magistrat pour lui donner satisfaction.

Qu'il s'agisse des servitudes d'appui, de passage

ou d'ébranchage, qui donnent lieu à de nombreuses plaintes à l'encontre des transporteurs d'énergie à haute tension, une même solution a été envisagée par le législateur qui, dans le dernier alinéa de l'article 12, a donné compétence au juge de paix pour connaître de toutes les indemnités dues à raison de leur exercice. Le juge de paix compétent en premier ressort aura le droit de nommer un expert au cas où les parties n'arriveraient pas à s'entendre sur le montant des dommages causés à la propriété (1).

Il y a là une dérogation au principe de la compétence administrative pour tous dommages causés par les travaux publics, dérogation que le législateur a voulu peut-être pour ne pas encombrer les Conseils de préfecture par une multitude d'affaires de faible intérêt pécuniaire dans bien des cas, mais surtout en application du principe qui veut que soient de la compétence des tribunaux judiciaires tous les litiges relatifs au droit de propriété. D'autre part, les lenteurs de la juridiction administrative auraient pu nuire à la bonne entente entre propriétaire et concessionnaire et retarder considérablement les travaux d'installation d'une industrie toute nouvelle. Mais, en donnant compétence au juge de paix, le législateur ne s'est pas prononcé sur la question de savoir comment seraient évalués les dommages causés à la propriété

(1) Trib. de Paix de Bagnères-de-Bigorre, 25 août 1922.

et la jurisprudence a appliqué dans le domaine de la loi de 1906 les principes en vigueur pour le règlement des dommages résultant des travaux publics. En conséquence, l'indemnité accordée par le juge de paix ne pourra porter que sur les dommages actuels, directs, matériels et certains. Ce principe a été confirmé par l'article 2 de la loi du 21 avril 1914, par laquelle le législateur a voulu atténuer les exagérations dans lesquelles les jurys d'expropriation étaient si souvent tombés. Cette loi spécifie qu'en matière de travaux publics l'indemnité ne peut s'étendre au préjudice incertain et éventuel.

Il résulte de ces principes que toutes les fois qu'un propriétaire intentera une action en indemnité contre le concessionnaire, c'est au juge de paix qu'il devra s'adresser. Tel n'est pas l'avis cependant de tous les auteurs.

Certains croient, en effet, qu'il serait possible, dans quelques cas, de donner compétence au juge des référés toutes les fois qu'il y a urgence en matière de servitudes d'appui, de passage, et d'ébranchage. Il est bien certain qu'on serait tenté de le faire par suite de la simplicité de la procédure des référés et de son caractère expéditif. Le président du tribunal civil aurait la possibilité de donner des solutions au moins provisoires aux contestations en question, surtout dans les cas où, par exemple, le concessionnaire a porté atteinte à la propriété d'autrui.

Cette question nous amène à étudier l'étendue des pouvoirs que le juge des référés possède en cas de contestations survenues à la suite de l'exécution des travaux par un concessionnaire. On sait que le juge des référés rend des ordonnances à titre provisoire, sans préjuger sur le fond du droit des parties, sur les difficultés qui demandent une solution urgente. La procédure du référé serait donc très pratique pour déjouer l'obstruction que certains propriétaires pourraient opposer aux travaux du concessionnaire, soit pour gêner son entreprise, soit pour se défendre contre les irrégularités qu'il avait pu commettre.

Mais quelle est la compétence du juge des référés et peut-on l'étendre aux difficultés soulevées par la loi du 15 juin 1906 ? Telle est la question à laquelle nous devons répondre.

Le principe même de la procédure du référé est que le président du tribunal civil est compétent uniquement pour statuer sur les difficultés qui naissent à l'occasion d'un litige dont la compétence, quant au fond, ressortit à son tribunal.

Ce principe permet d'affirmer que sa compétence est exclue par la loi de 1906 qui ne prévoit d'une façon formelle que deux juridictions compétentes, le conseil de préfecture et la justice de paix. Ainsi dans les cas où la compétence est attribuée à l'une de ces juridictions, il est certain que le juge des référés doit se déclarer incompétent. Son incompétence ne fait pas

de doute quand le recours du propriétaire aura pour but la fixation d'une indemnité prévue pour l'exercice des servitudes de l'article 12.

En présence d'une instance d'un propriétaire devant le juge des référés, il faudra donc toujours considérer le but poursuivi afin de s'assurer que l'affaire est bien de la compétence du président du tribunal civil (1).

La Cour d'appel de Paris a, en application des règles de compétence sus-indiquées, prononcé l'incompétence du juge des référés à qui un propriétaire avait adressé une demande d'expertise à la seule fin de prouver que l'installation d'un réseau à haute tension avait été faite au mépris de ses droits. Une telle mesure, en effet, n'était que le prélude d'une demande d'indemnité que seul, le juge de paix pouvait connaître. La nomination d'un expert dans ces conditions excédait donc la compétence du président du tribunal civil, puisqu'aux termes de l'article 12 *in fine*, le règlement des indemnités dues à raison des servitudes de passage ou d'appui relèvent en premier ressort de la compétence du juge de paix qui ne peut que prescrire une expertise et ne la confier qu'à un seul expert.

Cette solution a été confirmée à plusieurs reprises par nos tribunaux, notamment par une décision de référé de Grenoble (2).

(1) Cour d'appel de Paris, 25 octobre 1926.

(2) Réf. Grenoble, 20 juin 1928.

Dans cette espèce, il s'agissait de l'opposition faite par un propriétaire au concessionnaire d'une ligne à haute tension qui pénétrait sur sa propriété, en vue d'y exécuter les ouvrages destinés à porter les câbles aériens, en usant régulièrement des servitudes légales de l'article 12. Devant cette opposition le concessionnaire assigna le particulier en référé, afin d'être autorisé à poursuivre ses travaux. A l'audience, le défendeur ne contesta pas le droit de la société d'énergie et se borna à demander le remboursement des dommages ; le juge des référés déclara le concessionnaire fondé dans ses prétentions, mais déclina sa propre compétence en ce qui concerne le droit à indemnité du propriétaire, puisqu'il s'agissait d'une matière dont la connaissance était réservée au juge de paix. Il y aurait également lieu de conclure à l'incompétence du juge des référés à l'égard de la demande d'un propriétaire tendant à obtenir une expertise ou un constat d'état des lieux. Ces mesures peuvent être considérées, en effet, comme le préliminaire à une demande d'indemnité dont la compétence appartient au juge de paix.

§ 2. — Le droit à indemnité

Nous connaissons maintenant le juge compétent pour répondre aux demandes d'indemnité formulées par un propriétaire dont le fonds est soumis aux servitudes de l'article 12, il importe donc de savoir à quel

moment le particulier lésé devra formuler sa réclamation et d'après quelles bases le juge de paix devra fixer le montant de l'indemnité en question.

Un concessionnaire, ayant accompli toutes les formalités nécessaires à l'installation de son réseau, notifie l'arrêté préfectoral approuvant le tracé au propriétaire d'une parcelle sur laquelle un pylône doit être installé. Les préposés de la société de transport pénètrent ensuite sur le fonds grevé des servitudes prévues par l'article 12, y apportant les matériaux nécessaires à la construction du pylône, font les fouilles en vue de l'exécution d'une plate-forme de béton destinée à supporter l'armature de fer. Le dépôt de matériaux, aussi bien que les actes dommageables des employés du concessionnaire, peut causer un certain préjudice au propriétaire et une gêne pour l'avenir dont il est juste qu'il obtienne réparation. Devra-t-il demander une indemnité avant le commencement des travaux ou après leur achèvement ? Devra-t-il ne laisser pénétrer les ouvriers du concessionnaire qu'après avoir touché l'indemnité qui lui sera due pour le préjudice causé par l'exercice des servitudes ?

On peut répondre à cette question de la façon suivante : 1^o le propriétaire devra attendre la fin des travaux pour réclamer une indemnité ; 2^o le versement de celle-ci ne doit pas être préalable à l'exécution des travaux.

Il est bien certain qu'on ne peut donner d'indemnité

à un propriétaire dont le fonds est soumis à une servitude d'appui, de passage ou d'ébranchage, que lorsque les travaux entrepris dans les limites de son fonds sont achevés, c'est-à-dire les pylônes dressés, les matériaux inutilisés retirés, les câbles posés, les arbres élagués, si bien qu'il n'y aurait plus lieu dans l'avenir qu'à l'exercice de la servitude de passage pour les agents du concessionnaire chargés d'entretenir le réseau d'énergie. Telle est la solution de la jurisprudence en cette matière et nombreux sont les propriétaires qui se sont vus opposer une fin de non-recevoir à un recours en indemnité devant le juge de paix, recours formé dès le jour même où les préposés du transporteur se présentaient à la porte de leur domaine pour piqueter l'emplacement des pylônes.

Une indemnité de la nature de celle-ci, prévue aux termes de l'article 12, ne peut être due, en effet, qu'à raison d'un dommage actuel, direct, matériel, et certain ; or, il est évident que le dommage causé par l'exercice des servitudes d'appui, de passage et d'ébranchage ne peut être établi qu'après l'exécution complète des travaux entrepris.

La jurisprudence est même allée plus loin et a débouté le propriétaire demandant un constat préalable des lieux en vue de permettre postérieurement aux travaux une évaluation des dommages plus favorables à leur intérêt. Pour leur refuser le droit de recourir à ce moyen de procédure, il a suffi de rapprocher le

texte de la loi du 29 décembre 1892 de celui de la loi de 1906. La loi du 29 décembre 1892 reconnaît à l'Administration et à un concessionnaire travaillant pour le compte de l'Etat le droit de faire peser sur un particulier une servitude d'occupation temporaire pour exécuter les travaux publics, c'est-à-dire le droit de déposer les matériaux de construction ou d'extraire du fonds les matériaux nécessaires à leur construction ; mais le législateur, toujours soucieux de sauvegarder l'intégrité du droit de propriété, mettait des conditions à l'exercice de cette servitude. Il ne l'autorisait qu'à l'égard des propriétés n'attendant pas aux habitations, ni closes de murs ou de clôtures équivalentes, prescriptions que nous avons retrouvées dans la loi de 1906. De plus, en ce qui concerne les propriétés bâties, des mesures spéciales étaient prévues pour évaluer exactement le dommage causé. Une troisième condition à l'occupation temporaire a été stipulée dans cette même loi. Elle est relative aux formes suivant lesquelles cette servitude doit être exercée : nécessité d'un arrêté préfectoral, état des lieux contradictoire. Nous ne retiendrons ici que cette dernière formalité qui donne lieu à une procédure spéciale inconnue du législateur de 1906, et qui consiste en l'établissement d'un constat contradictoire préalable des lieux entre un représentant de l'administration et le propriétaire.

Une telle procédure n'a pas été prévue par les ter-

mes de la loi du 15 juin 1906 et en raison du silence du législateur, silence sans doute involontaire, nos tribunaux n'ont pas cru devoir assimiler la situation du propriétaire soumis aux servitudes de la loi de 1906 à celle du propriétaire d'un fonds occupé temporairement. Telle est la raison qui milite en faveur du refus du constat préalable en matière d'exercice des servitudes qui nous occupent. D'ailleurs les dommages qui résultent de cet exercice ne pouvant être appréciés intégralement qu'à la fin des travaux, pour cette raison, et pour celle tirée du silence du législateur de la loi de 1906, c'est à bon droit que la jurisprudence refuse au propriétaire toute indemnité réclamée avant l'achèvement des travaux d'installation du réseau à haute tension.

1. — *L'indemnité doit-elle être préalable ?*

En traitant cette question, nous avons répondu à celle de savoir si le versement de l'indemnité doit être préalable à l'exécution des travaux. Il est bien certain qu'il n'est pas possible de verser une indemnité antérieurement à l'exécution des travaux puisqu'il ne sera possible d'en connaître le montant que postérieurement à leur achèvement.

Certains particuliers cependant se sont crus autorisés à réclamer préalablement à l'exécution des travaux l'indemnité à laquelle leur donnait droit l'article 12 ;

en outre, ils se sont opposés à l'exercice de ces servitudes (1).

Une espèce de ce genre a été soumise à l'appréciation du tribunal de Pau qui déboutait par un jugement très significatif le propriétaire qui s'opposait aux travaux nécessaires à l'établissement de la ligne des Forges d'Abel à Bayonne et notamment à l'installation des pylônes destinés à supporter les conducteurs aériens de courant à haute tension, à raison du non paiement préalable de l'indemnité prévue par l'article 545 du Code civil :

« Attendu, dit le tribunal, qu'aux termes de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, la déclaration d'utilité publique d'une ligne d'énergie électrique astreint de plein droit aux servitudes énumérées au dit article les terrains qui doivent être traversés par la ligne, que si ce texte prévoit le paiement au propriétaire d'indemnités qui doivent être réglées en premier ressort par le juge de paix, il ne résulte nullement de ses termes que ce règlement doit être préalable à l'exécution des travaux ».

« Que bien au contraire l'expertise prévue par la loi en cas de désaccord suppose nécessairement que l'expert désigné par le juge de paix se trouvera, pour évaluer le dommage causé au fonds par l'exercice des diverses servitudes, en présence des travaux complé-

(1) Trib. civ. de Pau, 4 avril 1927.

« tement effectués, qu'enfin le principe de l'indemnité « préalable posé par l'article 545 du Code civil ne s'applique qu'au cas où il y a cession de propriété, ce « qui n'existe pas en l'espèce ».....

Toute la question est là, en effet, l'indemnité prévue aux termes de l'article 545 du Code civil pour le cas d'expropriation doit-elle être accordée au propriétaire dans le cas d'application des servitudes de la loi de 1906 ? La négative s'impose en raison des termes de l'article 545 lui-même. Nous savons, en effet, qu'aux termes de l'article 12 l'exécution des travaux entrepris par le concessionnaire, régulièrement autorisé pour installer sa ligne, n'entraîne aucune dépossession, les servitudes qu'il peut exercer ne faisant pas obstacle au droit du propriétaire de démolir, réparer, surélever, et de clore ou bâtir un terrain qui ne l'était pas auparavant.

L'ensemble des droits ainsi laissés au propriétaire permet d'affirmer qu'il n'a pas perdu la propriété de son fonds quand celui-ci est grevé des servitudes d'appui, de passage et d'ébranchage. Puisqu'il n'a pas « cédé » sa propriété, il n'y a pas lieu de lui verser l'indemnité prévue par l'article 545 du Code civil qui prévoit le cas d'expropriation, c'est-à-dire le cas où l'Administration s'approprie un fonds dans un but d'utilité publique, fonds dont la cession laisse simplement au propriétaire un droit à une indemnité préalable.

Il résulte donc de la différence de situation du pro-

priétaire exproprié et de celui qui subit seulement les servitudes de l'article 12, que le premier seul peut demander l'indemnité préalable prévue par l'article 545 du Code civil, alors que le second, qui ne perd pas la propriété de son fonds, n'a droit qu'à une indemnité proportionnée au dommage résultant de l'exercice des servitudes en question, indemnité qui, pour cette raison même, ne peut être que postérieure aux travaux cause des dommages.

2. — *Calcul de l'indemnité.*

Une jurisprudence toute récente est fondée sur deux considérations : 1^o le propriétaire dont le fonds est surplombé par le réseau d'énergie n'est pas dépossédé ; 2^o la loi de 1906 confère au concessionnaire d'utilité publique tous les droits dont dispose l'Administration en matière de travaux publics. Il en résulte que seules les règles appliquées pour évaluer les dommages résultant des travaux publics seront également celles dont on devra s'inspirer pour apprécier le préjudice subi par un propriétaire, ce qui revient à dire que celui-ci ne pourra demander au concessionnaire que la réparation des dommages actuels, directs, matériels et certains (1).

Tel n'a pas été l'avis de nombreux propriétaires qui, en présence des travaux exécutés sur leur fonds, ont

(1) Trib. civ. de Lyon, 24 juillet 1926.

demandé des dommages excessifs, à raison par exemple de la difficulté qu'ils éprouveraient dans l'avenir à vendre leur terrain déprécié par la présence des installations d'une ligne à haute tension.

Certains particuliers ont demandé, en outre, une forte somme à titre d'indemnité pour le simple surplomb de la ligne, celle-ci venant les priver, disaient-ils, de la possibilité d'élever une construction telle qu'ils se proposaient de le faire. Ils se plaignaient, sans raison en somme, de la destination nouvelle qu'ils croyaient imposée au terrain par suite de la présence d'un réseau à haute tension.

Certains propriétaires sont même allés plus loin, et ont demandé au juge de paix, pour privation de jouissance de leur propriété, une redevance annuelle pouvant être assimilée en quelque sorte à un prix de location (1).

On ne peut opposer à une telle prétention des propriétaires ruraux que le caractère même du droit du concessionnaire d'une ligne d'énergie électrique et les termes de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906 qui permettent de l'établir. Cet article dispose, en effet, d'une part : « L'exécution des travaux... n'entraîne aucune dépossession ; d'autre part, les indemnités qui « pourraient » être dues à raison des servitudes d'appui, de passage, et d'ébranchage... sont réglées en premier

(1) Trib. de Paix de Denain, 20 janvier 1927 ; Trib. civ. de Valenciennes, 25 janvier 1928.

ressort par le juge de paix ». On ne peut donc pas contester que le droit du concessionnaire d'établir à demeure des supports pour conducteurs d'énergie sur les terrains non bâtis et non clos constitue une servitude légale d'occupation dont il bénéficie du fait de sa reconnaissance d'utilité publique qui lui confère tous les droits dont jouit l'administration en matière de travaux publics. En outre, l'implantation des supports n'entraînant aucune dépossession, puisque le propriétaire peut en obtenir le déplacement s'il bâtit ou s'il clôture son terrain, permet bien d'affirmer qu'il n'a subi aucune dépossession et que sa propriété est simplement soumise à une servitude.

Cette manière de voir est d'ailleurs confirmée par le caractère facultatif de l'indemnité due pour l'implantation d'un pylône sur un terrain grevé d'une servitude d'appui, caractère d'ailleurs précisé par le mot « pourraient » que nous rencontrons dans le dernier alinéa de l'article 12 de la loi de 1906.

Il n'y aura donc lieu à indemnité, en présence de la volonté du législateur de grever le sol d'une servitude légale, que s'il résulte de celle-ci un préjudice spécial ; c'est ce préjudice que le juge de paix, ou l'expert nommé par lui, devra apprécier, conformément au principe du droit commun en matière de travaux publics, puisque le concessionnaire d'un réseau d'énergie jouit des avantages et répond des obligations de l'autorité publique.

L'indemnité due à un propriétaire ne peut dès lors porter que sur le dommage direct, certain et actuel comme il a été déjà dit en comprenant tous les éléments découlant du dommage causé à la propriété. C'est ce qu'a décidé le tribunal de Valenciennes, ayant à connaître en appel d'un jugement de paix qui avait ordonné à un expert d'estimer le préjudice subi par un propriétaire et d'évaluer les indemnités pour les années écoulées depuis l'installation du réseau électrique afin de réparer le préjudice causé. Ceci revenait à fixer le montant d'un loyer que le concessionnaire serait appelé à verser annuellement au propriétaire. Le tribunal civil du Nord a infirmé ce jugement en faisant valoir que les servitudes légales prévues aux termes de l'article 12, constituent de simples limitations à la propriété, servitudes légales en principe gratuites, qui ne peuvent donner lieu à indemnité que si celle-ci est prévue par la loi. En présence des termes conditionnels de l'article 12 concernant l'allocation de l'indemnité, celle-ci ne devra être accordée que dans la mesure où l'installation cause de graves dommages à la propriété, et par exemple dans le cas où l'installation d'un massif important de béton, destiné à un support de conducteurs aériens, fait perdre à un particulier une partie plus ou moins importante de son fonds pour la culture.

Ce dommage ne pouvant être fixé qu'à la fin des travaux, c'est à ce moment que le propriétaire pourra

utilement en demander la réparation une fois pour toutes.

Telle est d'ailleurs la solution donnée par les lois du 29 juillet 1845 (Aqueducs) et du 11 juillet 1847 (Appui) qui prévoient l'allocation d'une juste et préalable indemnité, ce qui exclut évidemment le versement d'une redevance annuelle. Le législateur du 28 juillet 1885, s'occupant des communications télégraphiques et téléphoniques, a prévu une indemnité analogue, c'est-à-dire facultative, en réparation du préjudice résultant des travaux de construction et d'entretien de la ligne et qui ne peut pas être due si le dommage n'est pas établi. Il a de plus fixé que la prescription de l'action en indemnité courrait à dater de la fin des travaux, jour à partir duquel le propriétaire lésé peut l'exercer à l'encontre de l'entrepreneur du travail public. Toutes les fois qu'un concessionnaire se trouve en présence de prétentions de ce genre, il ne doit pas hésiter à conclure à leur rejet devant le juge qui doit en connaître. En effet, il y a lieu de retenir, au moment de l'évaluation du dommage, que la somme qui sera versée au propriétaire n'est pas une indemnité d'expropriation, puisqu'il garde la propriété de son fonds malgré la servitude qui le grève, et en conséquence il n'y a pas lieu de tenir compte dans le quantum de l'indemnité de la dépréciation de la valeur vénale que le propriétaire prétend subir et qui n'est ni actuelle ni certaine.

Il ne convient pas de tenir compte davantage, dans l'évaluation d'une indemnité, de la destination qui serait pour l'avenir imposée au terrain par suite de l'implantation des pylônes ou le surplomb du réseau. En effet ces servitudes n'empêchent pas le propriétaire de bâtir ou de se clore puisque sous certaines conditions il pourra obtenir le déplacement de la ligne ou son enlèvement. Il n'y a pas encore dans ce cas de préjudice actuel, matériel et certain, donc, pas de droit à une indemnité.

Il résulte de ces considérations que le juge de paix, ou l'expert nommé par lui pour apprécier l'indemnité à allouer à un propriétaire, devra tenir compte des seuls dommages certains, actuels et matériels, tels que le fait de la privation complète de jouissance de la parcelle occupée par la base du pylône ou le préjudice résultant des dégâts causés aux cultures et la gêne occasionnée par les travaux d'installation. Par contre, une demande d'indemnité fondée sur la privation de jouissance d'une certaine zone autour d'un pylône, et dont la culture est devenue par suite plus difficile ou même impossible, devrait être examinée très rigoureusement. Il n'y a là, en principe, semble-t-il, qu'un préjudice éventuel et incertain dont un concessionnaire peut refuser de tenir compte.

En ce qui concerne tout spécialement la superficie d'un pylône et les dimensions maxima qu'il doit

avoir, il faut préciser ici que le propriétaire du fonds grevé est privé de la jouissance d'une surface plus ou moins importante de son terrain, surface dont est seul juge le concessionnaire du réseau. Certains propriétaires qui s'opposaient à des travaux d'infrastructure trop importants, à leur avis, ont été déboutés, la largeur du support étant laissée par la loi à l'appréciation du concessionnaire et celle-ci devant entrer seulement en ligne de compte pour l'évaluation de l'indemnité.

Il résulte des éléments pris en considération pour l'évaluation des dommages dont nous venons de parler que le concessionnaire ne doit réparation que des dommages purement mobiliers et, en conséquence, l'indemnité qui sera versée au propriétaire sera certainement de nature mobilière. On serait donc mal fondé à refuser le paiement d'une indemnité à un propriétaire parce que ce dernier ne produit pas un certificat de radiation des hypothèques grevant son terrain ou d'une renonciation des créanciers aux droits acquis par le concessionnaire.

Il en serait tout autrement si on se trouvait en présence de l'indemnité fixée dans une convention amiable en échange des droits de passage acquis par un concessionnaire. Ici, en effet, une telle indemnité a pour objet l'acquisition d'un droit réel immobilier, et il est certain qu'un concessionnaire serait fondé à retenir le prix fixé tant que le propriétaire n'aurait

pas rapporté la preuve qu'il n'existe aucune inscription antérieure au paiement.

Une dernière difficulté s'est présentée relativement au paiement de l'indemnité due par le concessionnaire. Celui-ci s'est trouvé en face d'un propriétaire qui refusait tout paiement à raison de la modicité de la somme proposée à titre de réparation des dommages causés à son fonds. Que faire en pareil cas ? Il semble que le silence s'impose de la part du concessionnaire du réseau à haute tension ; l'attente est un moyen sûr d'avoir raison de l'obstination des propriétaires. Il n'est pas du tout nécessaire de consigner, ni même utile de revenir devant le juge de paix, pour faire accepter le paiement de l'indemnité au propriétaire ; il est préférable de laisser à ce dernier le soin de saisir ce magistrat pour un règlement judiciaire des dommages causés.

CHAPITRE IV

Le concessionnaire d'un transport d'énergie en présence d'une installation reconnue d'utilité publique

Le transporteur d'énergie ne s'est pas seulement trouvé en difficulté avec des particuliers et il nous appartient de signaler, ici, les difficultés qu'il a rencontrées en présence d'un réseau appartenant à un autre concessionnaire ou à l'administration des P. T. T., par exemple, quand les deux réseaux venaient à passer à proximité l'un de l'autre.

C'est ainsi que dans la pratique le cas s'est présenté, et il sera fréquent dans l'avenir, dans lequel un concessionnaire d'une ligne d'énergie à haute tension, une Compagnie de chemins de fer par exemple, procédant à son électrification, mettra l'administration des P. T. T. dans l'obligation de déplacer ses fils téléphoniques et télégraphiques longeant la voie ferrée ; ou bien encore ce sera le cas de conducteurs aériens d'énergie à haute tension traversant la voie ferrée.

Traversée de la voie ferrée par des câbles à haute tension.

La solution de ce conflit est complexe bien que l'on possède pour le résoudre les dispositions précises de l'article 6 des autorisations préfectorales, spécialement prévues pour les permissions de voirie, l'article 36 du décret du 24 avril 1923 et enfin une disposition ministérielle relative au règlement des frais.

On distinguera ici deux situations : celle du permissionnaire et celle du concessionnaire.

§ 1. — Situation du bénéficiaire d'une permission de voirie

Cette situation se présente souvent du fait que les Compagnies de chemins de fer, ayant la gestion d'une partie du domaine public, puisent dans leur qualité de concessionnaire, le droit d'accorder certaines permissions sur le domaine en question, en prélevant une redevance annuelle pour le droit conféré au nouveau venu. Mais il est clair que le jour où l'on procède à l'électrification du réseau, celui-ci va se trouver gêné par la proximité de ces installations qui elles-mêmes pourront avoir à souffrir des modifications apportées à la voie ferrée. Il est donc intéressant de se demander laquelle des deux installations devra céder la place à l'autre, laquelle devra supporter les frais des modifications entreprises.

Il résulte du caractère même de la permission accordée par la Compagnie de chemins de fer, laquelle est essentiellement révocable, caractère que vient consacrer d'ailleurs le paiement d'une redevance annuelle, qu'elle pourra être à tout moment retirée à celui qui en bénéficiait. C'est cette précarité qui doit dicter aux Compagnies leur attitude à l'égard du permissionnaire et limiter les droits de ce dernier. Il résulte, en outre, du caractère de la permission que rien n'empêche les Compagnies de supprimer dans leur intérêt les autorisations antérieures à leur propres travaux, et par suite elles restent libres d'en subordonner le maintien aux conditions et restrictions qui leur paraissent indispensables au bon fonctionnement du service dont elles ont la charge. Si une telle solution ne pouvait pas être déduite des principes généraux en matière de permissions de voirie, nous pourrions la déduire de l'article 6 de l'arrêté-type d'autorisation que le permissionnaire du réseau qui vient se superposer à la concession de la voie ferrée doit obtenir du préfet. Cet article 6 dispose : « Le permissionnaire devra toutes les fois qu'il en sera requis par le service du Contrôle de la distribution d'énergie électrique, pour un motif de sécurité publique, ou dans l'intérêt de la circulation sur le chemin de fer, opérer à ses frais le déplacement des parties de canalisation qui lui seront désignées. Il n'en résultera pour lui aucun droit à indemnité ».

En effet, quand une Société de transport de force se dispose à installer un réseau, et que celui-ci doit franchir en un point quelconque de son parcours une voie ferrée, il appartient à la société pétitionnaire d'adresser une demande au préfet du département dans lequel doit avoir lieu la traversée aérienne de la ligne de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation de passer au-dessus de celle-ci. Le préfet dans tous les cas de ce genre, après avoir pris connaissance de la requête qui lui est présentée, prend l'avis des représentants des administrations intéressées : le directeur régional des télégraphes, l'ingénieur en chef du contrôle de la voie et des bâtiments du réseau intéressé, et l'ingénieur en chef du contrôle des distributions d'énergie électrique du département. Sur leur avis favorable, le préfet autorise la traversée aérienne demandée et prescrit, à cet effet, toutes les mesures de nature à sauvegarder la police et la sûreté de l'exploitation des voies ferrées.

L'un des articles de l'arrêté d'autorisation prévoit que l'entretien et l'établissement des ouvrages seront assurés exclusivement par la société permissionnaire sous la surveillance des agents du chemin de fer, de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle ou danger pour la circulation sur la voie ferrée, ni aucun frais pour la Compagnie. Les frais qui pourraient, d'ailleurs, incomber à cette Compagnie, à la suite de l'autorisation donnée, seraient en définitive à la

charge de la société permissionnaire. Il faut signaler que, dans tous les cas, il y a lieu à fixation d'une indemnité annuelle que le permissionnaire devra payer à la Compagnie et qu'il payerait à l'Etat après le rachat de la concession ou son retour à celui-ci.

Cette indemnité comprend entre autres éléments, les frais d'implantation des supports sur le domaine public du chemin de fer, et son paiement est destiné, d'une part, comme nous l'avons dit, à constater le caractère révocable de l'autorisation et, d'autre part à faire bénéficier l'exploitant d'une partie des avantages du permissionnaire (1). Enfin l'arrêté préfectoral accordant l'autorisation au profit d'une société de transport d'énergie électrique comporte toujours dans son article 6, l'éventualité de son déplacement ultérieur ; concernant uniquement la portion de la ligne qui surplombe le domaine du chemin de fer, il appartient donc à la société permissionnaire de se pourvoir auprès de l'autorité compétente des autorisations nécessaires pour l'établissement de l'ensemble du réseau.

En général ces autorisations ne sont valables que s'il en est fait usage dans le délai d'un an à dater de leur délivrance.

Il résulte de tout ceci que le permissionnaire paye une redevance annuelle à la Compagnie de chemin de

(1) Instruction ministérielle du 7 septembre 1878.

fer et qu'aux termes de l'article 6 de l'arrêté préfectoral type, toutes les fois qu'un déplacement de ses installations lui sera demandé dans l'intérêt de la circulation sur le chemin de fer, ou pour un motif de sécurité publique, il n'aura droit à aucune indemnité.

Les Compagnies de chemins de fer installant les ouvrages nécessaires à leur électrification se sont quelquefois trouvées en face de permissionnaires réfractaires aux notifications faites en vue du déplacement de leur installation. Ceux-ci ont allégué que les modifications de leur traversée étaient poursuivies dans l'intérêt privé de la Compagnie et qu'ils n'avaient pas, en conséquence, à prendre les frais à leur charge. En présence de leur résistance les Compagnies de chemins de fer se sont demandé si elles devaient assurer l'exécution des transformations utiles des traversées et en faire supporter les frais aux permissionnaires. Elles avaient à juste titre la prétention de faire entrer les travaux d'électrification dans les opérations de voirie dont les titulaires de permissions sont tenus de supporter, sans indemnité, les conséquences. L'application de l'article 6 des autorisations préfectorales n'étant pas douteuse en l'espèce, il appartient au préfet de prescrire le déplacement de la ligne aux frais du permissionnaire, et au cas où celui-ci s'y refuserait, le préfet aurait le droit d'ordonner sa suppression et le retrait de la concession accordée. Un recours pour excès de pouvoir pourrait

être intenté contre la décision du préfet et il appartiendrait au Conseil d'Etat de décider si l'électrification du réseau rentre bien dans le cadre de l'article 6 des arrêtés préfectoraux d'autorisation. Cette thèse est confirmée d'ailleurs par l'article 26 du décret du 24 avril 1923 qui dispose :

« Lorsqu'une distribution d'énergie électrique traverse les ouvrages d'une concession préexistante, les mesures nécessaires sont prises pour qu'aucune des deux entreprises n'entrave le bon fonctionnement de l'autre. Les travaux de modification de toute nature qui seraient à faire dans la concession préexistante et tout dommage résultant de la traversée sont à la charge du permissionnaire ou concessionnaire de la distribution nouvelle ».

§ 2. — Concessionnaire de transport d'énergie
et Compagnies de chemins de fer

Les cas de rencontre d'un concessionnaire d'énergie à haute tension avec la Compagnie de chemins de fer, dont il vient surplomber la voie, se présentent fréquemment. Ils sont régis par les dispositions du décret du 24 avril 1923 dans ses articles 35 et suivants.

C'est ainsi que l'article 35 pose le principe que le concessionnaire d'énergie n'aura droit à aucune indemnité lorsque l'autorité compétente viendra pour un motif de sécurité publique, ou dans l'intérêt de la voirie lui demander d'opérer le déplacement d'une

canalisation. L'article 36 reprenant pour le concessionnaire d'une ligne de transport les dispositions de l'article 54 du décret du 3 avril 1908, dispose, d'autre part, que les deux entreprises en présence ne doivent pas entraver leur bon fonctionnement réciproque. En conséquence il appartient au titulaire de la concession la plus récente de prendre à sa charge les dommages résultant des modifications que l'ancienne concession aura à effectuer du fait de l'installation d'une nouvelle ligne. Mais alors peut se poser la question de savoir quelle est la concession préexistante ?

La réponse est aisée en principe ; il suffira de se reporter à la date du décret prononçant la déclaration d'utilité publique. Toutefois une difficulté a été soulevée par certains concessionnaires de transport d'énergie, prétendant que leur titre était antérieur à celui que pouvait invoquer la Compagnie de chemins de fer, en tant que concessionnaire d'une ligne de transport à haute tension. Les Compagnies de chemins de fer ont fait valoir de leur côté, avec succès, que leur concession en vue de l'établissement du chemin de fer devait être la seule, en la matière, à être prise en considération. En effet, l'électrification du réseau ne saurait être assimilée à une concession nouvelle puisqu'elle n'a pas fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique spéciale et que le décret d'urgence, promulgué en faveur des travaux, se réfère aux déclai-

rations d'utilité publique des voies ferrées déjà concédées. En ce qui concerne la préexistence, c'est donc la déclaration d'utilité publique du réseau ferré qu'il convient de prendre en considération. Cette question a été soumise récemment à l'appréciation de l'Administration qui n'a pas encore fait connaître son avis.

Il reste certain que des modifications fréquentes peuvent être apportées à un réseau électrique du fait de la traversée de la voie ferrée ; il convient donc de se demander qui payera les frais ainsi entraînés par le concessionnaire déjà installé. Une réponse assez inattendue a été donnée par le Ministre des Travaux Publics, en 1923, dans une instance dans laquelle la Compagnie des chemins de fer du Midi était intéressée, par suite de l'électrification de sa ligne Toulouse-Bayonne qui nécessitait de nombreuses modifications aux différents réseaux à haute tension établis au-dessus de la voie ferrée.

Dans cette affaire l'ingénieur en chef du Contrôle des distributions d'énergie électrique du Lot-et-Garonne demandait au Ministre, si dans l'état actuel de la législation, les frais résultant des dites modifications devaient être supportés par la Compagnie de chemins de fer, ou bien par le propriétaire des lignes de distribution d'énergie. Consulté sur la réponse à donner au Contrôle, le Comité d'électricité émit l'avis suivant : « Etant donné le double rôle joué par la ligne de 60.000 volts de la Compagnie qui doit faire

l'objet d'une concession de transport d'énergie, il est équitable que la Compagnie participe aux dépenses occasionnées par les modifications apportées par suite de l'électrification de la voie ferrée, aux lignes établies en Haute-Garonne par diverses sociétés d'énergie électrique sous le régime de la permission de voirie dans une proportion qui paraît devoir être fixée à la moitié ».

Le Ministre adopta cette solution qui nous semble cependant critiquable. Elle excède nettement les pouvoirs conférés au Ministre par l'article 36 du décret du 24 avril 1923 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 15 juin 1906. Après avoir indiqué, en effet, que lorsqu'une distribution traverse les ouvrages d'une concession préexistante, les mesures nécessaires sont prises pour qu'aucune des deux entreprises n'entrave le bon fonctionnement de l'autre, et que les travaux de modification de toute nature à faire dans l'une des concessions préexistantes ainsi que tous les dommages résultant de la traversée, sont à la charge du concessionnaire de la distribution nouvelle, ce texte dispose que « en cas d'accord entre les divers services intéressés, les mesures à prendre seront fixées par arrêté préfectoral, en cas de désaccord elles le seront par décision du Ministre des Travaux Publics après avis du Comité d'électricité ».

En vertu de ce texte, les pouvoirs du Ministre sont

donc limités aux mesures à prendre pour qu'aucune entreprise n'entrave le bon fonctionnement de l'autre, et rien ne lui prescrit de statuer sur la question de la répartition des dépenses. De plus, l'article 36 précise formellement qu'elles seront à la charge du concessionnaire nouvellement installé.

On est donc fondé à soutenir que le Ministre a statué, en l'espèce, en dehors de sa compétence qui ne s'applique, d'après ce texte, qu'aux mesures techniques à envisager. De plus, en mettant à la charge de la Compagnie de chemins de fer la moitié des dépenses, le Ministre a méconnu les dispositions réglementaires en vigueur. En effet l'article 35 du décret du 24 avril 1923 stipule que « le concessionnaire doit, toutes les fois qu'il en est requis par l'autorité compétente, pour un motif de sécurité publique, ou dans l'intérêt de la voirie, opérer à ses frais le déplacement des parties de canalisation qui lui sont désignées. Il ne résulte pour lui, de ce fait, aucun droit à indemnité ».

Ainsi, en droit, c'est à l'entreprise nouvelle qu'il appartient sans aucun doute de supporter les dépenses résultant des modifications à apporter, et il faut retenir qu'une Compagnie de chemins de fer a la qualité de première concessionnaire puisque les travaux d'électrification entrepris sont effectués en vertu d'un décret d'urgence qui se réfère aux déclarations d'utilité publique des concessions de voies ferrées. Pour ces motifs il semble qu'un recours en Conseil d'Etat con-

tre la décision ministérielle que nous venons de mentionner présentait des chances certaines de succès.

Notons que les conséquences de la rencontre de deux concessionnaires d'énergie ne seraient plus réglées de la même façon si l'un d'eux n'avait pas rempli toutes les formalités administratives exigées par la loi pour l'installation d'une ligne à haute tension, et s'il n'était pas muni d'un titre régulier ; dans ce cas, il y aurait une véritable « voie de fait » à l'encontre de la concession préexistante, car, qu'il s'agisse du domaine public ou du domaine d'un particulier, l'installation effectuée sans titre au-dessus d'une propriété constitue une servitude ; celle-ci ne peut être établie qu'en vertu d'une convention ou après l'accomplissement des formalités prévues par la loi du 15 juin 1906. D'ailleurs le domaine public n'étant susceptible d'aucune servitude, une installation irrégulière constituerait une contravention de voirie de la compétence du Conseil de Préfecture aux termes de la loi du 15 juillet 1845, article 2, et cette juridiction pourrait ordonner l'enlèvement des travaux exécutés illégalement.

§ 3. — Situation spéciale du réseau de l'Administration
des P. T. T.

L'électrification des voies ferrées a entraîné dans le sillage des rails un réseau de transport à la tension de 60.000 volts et les fils de traction eux-mêmes porteurs d'un voltage dangereux. Les effets d'une telle force

électrique à portée des fils du téléphone et du télégraphe n'ont pas tardé à se faire sentir dans les bureaux de poste auxquels ceux-ci étaient reliés et où ont été provoqués, par suite de phénomènes d'inductions, des incendies ou même des électrocutions, et d'une façon plus courante un brouillage de toutes les communications.

L'administration des P. T. T. s'est donc vue dans l'obligation d'apporter des modifications sérieuses à ses lignes et elle a voulu naturellement mettre à la charge des Compagnies de chemins de fer les frais de leur déplacement. Cette question du règlement des indemnités de déplacement a été tranchée le 23 septembre 1924 à la suite de l'approbation par le Ministre d'un accord entre l'Administration et les réseaux en date du 29 décembre 1923. Cet accord, fixant les règles à suivre pour l'établissement et les modifications des lignes des P. T. T. le long des voies ferrées d'intérêt général, s'exprime ainsi dans son paragraphe relatif à l'imputation des dépenses :

« En cas de modification demandée par le réseau en vue de ses travaux, les dépenses y relatives sont à la charge du réseau ; si la modification est demandée par le réseau à l'occasion d'un travail de transformation de la ligne télégraphique, le réseau ne supporte que la différence entre la dépense de transformation avec modification et la dépense de transformation sans modification ». En outre l'article 58 § 6 du cahier des

charges du chemin de fer stipule que « dans le cas où le déplacement des fils, appareils ou poteaux, deviendrait nécessaire, par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la Compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques ».

Ces deux textes viennent donc mettre à la charge des réseaux de chemins de fer qui procèdent à leur électrification, les dépenses imposées à l'administration des P. T. T. et, en leur présence, il paraît difficile de contester les réclamations de l'administration pour obtenir le remboursement des dépenses qu'elle a engagées à cet effet.

Qu'il s'agisse des lignes qui suivent la voie ou de celles qui la traversent, si c'est le réseau qui demande leur déplacement il supporte les frais ainsi occasionnés. Ces frais sont souvent très importants. C'est ainsi que la Compagnie des chemins de fer du Midi versa une indemnité de 7 millions à l'administration des P. T. T., celle-ci devant refaire son installation aérienne longeant la ligne de Bordeaux-Hendaye qui venait d'être électrifiée. Contre paiement de cette indemnité, l'administration se chargea de toute la procédure à exercer à l'égard des propriétaires riverains, dont le sol allait être surplombé par les fils téléphoniques et télégraphiques.

DEUXIEME PARTIE

L'entretien des lignes de transport d'énergie

CHAPITRE PREMIER

De quelques difficultés soulevées par l'entretien du réseau d'énergie à haute tension

« La mise en service d'une distribution d'énergie ne peut avoir lieu qu'à la suite des essais faits en présence du service du Contrôle et des représentants des services intéressés, et après délivrance par le préfet d'une autorisation de circulation du courant » (1).

Ces formalités remplies le concessionnaire n'a plus que quelques leviers à manier pour que les courants de 60.000 ou 150.000 volts animent immédiatement sa ligne et portent jusqu'aux stations de transformation les plus éloignées la force utilisée sur les divers points du territoire.

Il n'est pas encore cependant à la fin de ses responsabilités. Dès que le courant est lancé, les dangers de l'installation deviennent aussitôt considérables ; pour

(1) Article 15, loi du 15 juin 1906.

les prévenir, il aura la lourde tâche de surveiller ses installations, de les entretenir, de réparer non seulement ses câbles, mais aussi les dommages que leur chute pourra causer. Il en résultera de nouveaux conflits entre propriétaires et concessionnaire dont il convient d'ébaucher le règlement pratique en examinant, d'une part, les petites difficultés rencontrées par le concessionnaire pour surveiller et entretenir sa ligne, ainsi que la réparation des dommages qu'il causera pendant cet entretien ; d'autre part, un deuxième paragraphe sera consacré à l'étude de la responsabilité du transporteur ou des tiers à raison des accidents dus au fait de la ligne. Dans un troisième chapitre nous étudierons le règlement des dommages causés à la ligne d'énergie elle-même.

§ 1. — Les droits du concessionnaire

Le concessionnaire a le droit de pénétrer sur les propriétés privées, ce droit a été affirmé par le décret du 24 avril 1923, article 28, 1^o : « Les ouvrages destinés à assurer le transport de l'énergie électrique, et toutes les installations qui en dépendent, doivent être constamment entretenues en bon état ». Les termes de cet article ont une portée si générale qu'il semble difficile de limiter d'une façon quelconque le droit du transporteur, et celui-ci paraît libre, à première vue, de pénétrer à toute heure du jour et de la nuit dans la propriété sur laquelle il a installé sa ligne.

C'est en raison même de la généralité de ce texte, et du défaut de limitation des droits et devoirs respectifs du concessionnaire et des propriétaires que les nombreux litiges dont nous nous occupons ici, sont venus encore dresser l'un contre l'autre les deux antagonistes en présence. Nous allons déterminer, tant en application de la loi de 1906, que des dispositions du droit commun, la juste limite des droits du concessionnaire.

Il peut, dit-on, pénétrer sur le fonds sur lequel se trouvent établis ses pylônes. Pour quelles raisons ce droit lui a-t-il été accordé. Dans quelles conditions doit-il l'exercer pour ne pas en faire un usage abusif ? Que se passera-t-il si un propriétaire récalcitrant lui refuse l'accès de l'une de ses installations ?

Le plus élémentaire bon sens veut que le concessionnaire à qui l'article 12 a reconnu le droit de jouir de toutes les servitudes dont nous avons précédemment indiqué l'ampleur, puisse faire tous les travaux utiles pour en user et pour les conserver. En conséquence, le fait même de l'installation du réseau de transport d'énergie donne au concessionnaire le droit de pénétrer sur les propriétés pour le surveiller, l'entretenir, le réparer. Ce point de vue est confirmé d'ailleurs par le texte de l'article 21 qui accorde au concessionnaire le droit de passage, d'appui et d'ébranchage, non seulement pour l'établissement du réseau, mais encore pour le fonctionnement des conducteurs d'énergie. Le droit consacré dans l'article 21, dont on se rappelle la portée

limitée, doit être étendu par analogie à tous les transporteurs d'énergie, à l'égard de toutes les propriétés surplombées par leurs câbles et il est d'ailleurs sous-entendu dans l'article 28 du décret du 24 avril 1923, dont nous venons de rappeler les termes.

Bien que le droit de pénétrer sur la propriété privée ne puisse faire l'objet d'aucune contestation de la part des particuliers, il n'en a pas moins soulevé de vives critiques contre ceux qui l'exerçaient.

Les concessionnaires dont l'installation avait pour base une convention amiable ont pu les éviter, puisque leur titre prévoit toujours une clause relative à l'entretien de la ligne, et reconnaît au transporteur le droit de pénétrer sur la propriété pour surveiller le réseau et y faire toutes les réparations nécessaires sous réserve de réparer les dommages causés par le passage des ouvriers et par les réparations elles-mêmes.

Mais le concessionnaire qui a dû user, pour installer son transport d'énergie, de l'article 12 de la loi du 15 juin, a eu bien plus de démêlés avec les propriétaires qui n'ont jamais été consentants et il a dû prendre bien souvent les plus grands ménagements pour éviter des rixes entre ses agents et les particuliers. Ceux-ci, en effet, ont cherché dans bien des cas, à limiter le droit du concessionnaire. Ils ont prétendu par exemple, ne l'autoriser à pénétrer chez eux qu'une fois par mois, ou moins encore, alors que la sécurité de l'exploitation exige que le transporteur puisse surveiller constam-

ment le bon état de son réseau ; c'est donc à tort que l'on reconnaît comme fondée une prétention de ce genre. Il appartient au concessionnaire, et à lui seul, de décider des moments auxquels il devra pénétrer sur la propriété d'autrui ; quand le fonctionnement de son réseau sera normal, la surveillance sera régulière et périodique et le propriétaire pourra prévoir les visites du concessionnaire, mais si un accident survient inopinément, le propriétaire n'a pas le droit de s'opposer à une visite faite à l'improviste. Toutefois le droit de pénétrer chez autrui est limité par la notion que nous avons déjà rencontrée, celle de l'abus du droit ; il est bien certain que le concessionnaire ne doit pas profiter de sa présence sur un terrain qui ne lui appartient pas pour ne tenir aucun compte des clôtures, pour abîmer les cultures, et pour faire effectuer un va-et-vient continu de son personnel qui risquerait de troubler ceux qui ont le droit de jouir paisiblement de leur propriété.

Dans le devoir de surveillance du concessionnaire, il y a donc une question de tact et de mesure dont il est le seul juge et qu'il doit observer s'il veut vivre en bonne intelligence avec les propriétaires riverains de son réseau.

C'est ainsi que si la propriété est « close », le premier devoir des employés du concessionnaire est d'emprunter les voies naturelles d'accès de la propriété et de se laisser conduire, ou assister, le cas échéant, par le maître des lieux ou son représentant ; si leur visite doit se pro-

longer sur une propriété déterminée et si des travaux importants de réparation doivent être entrepris, il est bien certain que le concessionnaire aura le droit de les faire en vertu des dispositions mêmes de l'article 12 qui, lui conférant le droit d'exercer telle ou telle servitude, ne peut lui retirer celui de faire tous les travaux nécessaires pour en jouir librement. Mais ici l'ingérence du concessionnaire deviendra sans doute plus gênante pour les particuliers ; nous verrons en étudiant le règlement des dommages causés par le réseau d'énergie qu'il peut donner droit à une indemnité pour la partie lésée.

Le transporteur d'énergie, détenteur du droit de surveiller et d'entretenir sa ligne sur le sol d'autrui, a également le droit d'accomplir toutes les réparations qu'il juge nécessaire pour assurer la sécurité ou le bon fonctionnement de ses installations. Il peut changer les câbles, modifier la superstructure de ses pylônes, couler de nouveaux blocs de béton pour les supports aériens, le propriétaire n'aura pas le droit d'entraver ces différentes opérations. Mais à l'achèvement des travaux en question, et conformément aux dispositions de l'article 12, il pourra réclamer devant le juge de paix, la juste réparation des dommages causés à sa propriété. On sait déjà dans quelles conditions la jurisprudence actuelle a admis la réparation du préjudice ainsi causé aux propriétaires.

§ 2. — Les droits du propriétaire

On se souvient des termes de l'article 12 : « l'exécution des travaux... n'entraîne aucune dépossession » ; le propriétaire peut donc se croire, de bonne foi, libre de faire tout ce qu'il veut sur sa propriété et d'en interdire l'accès aux employés du concessionnaire venus pour les besoins du service. Il peut être d'autant plus convaincu de ce droit que l'article 12, lui-même, lui laisse la possibilité d'élever une construction sur des terrains non bâtis jusque-là, de clore le fonds qui était « ouvert », et de faire déplacer le cas échéant le réseau d'énergie qui le gêne. Ce n'est là qu'une illusion ; le propriétaire a autant de devoirs que de droits envers le concessionnaire ; pas plus que ce dernier, il ne devra abuser du droit qu'il a sur son fonds pour gêner le transporteur, ce dernier devant être mis à même d'utiliser, avec le maximum de facilité, les servitudes auxquelles il a recourt pour installer son réseau ; et l'extrême limite des droits du propriétaire vient se heurter en quelque sorte à l'abus que le concessionnaire peut faire de ses prérogatives.

Il est admis de façon constante, à l'heure actuelle, que le propriétaire doit laisser entrer sur son domaine les agents de l'entreprise électrique intéressée au bon fonctionnement du réseau. L'exercice de ce droit est normal. Il s'agit de se demander, cependant, dans quelles conditions ces agents se présenteront au pro-

priétaire, et le secours qu'ils pourront demander à la force publique, au cas où celui-ci, de méchante humeur, les recevrait à coups de fourche ou en lâchant ses chiens !

L'expérience dans ce domaine ne permet pas de donner un conseil unique au concessionnaire sur le point de procéder à la réparation des installations situées sur le sol d'autrui. En effet, tantôt il a pu exercer sa surveillance et entretenir ses installations, discrètement, sans attirer sur lui l'attention du propriétaire ou des voisins, et ses ouvriers sont venus, puis repartis, sans causer aucun trouble ; tout est donc pour le mieux. Tantôt, au contraire, les travaux de réparation seront longs, importants, et dans ce cas, il semble qu'il soit préférable, afin de ne pas indisposer le propriétaire, de lui donner connaissance, par un préavis, du jour où commenceront les travaux d'entretien que le concessionnaire se propose d'effectuer. Ceci ne veut pas dire que le préavis est prescrit par une disposition légale ou réglementaire ; il est simplement une mesure de bonne politique envers quelqu'un qui se trouve naturellement importuné par la présence d'étrangers sur sa propriété. La simple lettre de préavis donne, de plus, l'impression au propriétaire qu'il est vraiment maître chez lui et qu'il a la possibilité, si bon lui semble, d'assister aux travaux entrepris sur sa terre, ce qui est encore son droit le plus formel.

De plus, si le préavis paraît facultatif, quand on se trouve en présence d'une terre ouverte, il est de la plus grande utilité quand le concessionnaire doit effectuer ses travaux sur une propriété close. En effet, si dans ce cas il oubliait d'annoncer sa visite, il risquerait de se présenter inutilement aux portes du domaine. Le concessionnaire sera prudent en ne cherchant pas à forcer une entrée ou à élargir une brèche dans une haie mal entretenue ; il sera préférable qu'il suive les accès normaux de la propriété, et le préavis aura donc le but principal d'inviter le propriétaire à ouvrir, aux agents de l'entreprise électrique, l'une des voies d'accès de son fonds.

Certains particuliers ont cependant cru pouvoir opposer une dernière résistance aux agents du concessionnaire au cours des réparations d'entretien effectuées sur le réseau. Ils leur ont tout simplement refusé d'ouvrir leur porte, et il convient de se demander comment le concessionnaire arrivera à vaincre ce dernier obstacle dressé contre ses justes prétentions. Le transporteur d'énergie ayant obtenu régulièrement la concession de son réseau et ayant installé ses câbles suivant toutes les règles de l'art, a, comme on l'a vu, un droit incontestable de pénétrer sur la propriété privée ; il suffirait donc, semble-t-il, de requérir l'assistance du garde champêtre ou de la gendarmerie pour forcer le propriétaire à s'incliner devant le droit du concessionnaire ? En pratique, la

gendarmerie n'a pas toujours acquiescé au désir de ce dernier, malgré l'affirmation de son droit avec preuves à l'appui et il a dû alors demander au maire une réquisition de la force publique.

Enfin si le maire lui-même refusait son assistance, le concessionnaire, bien que muni d'un titre exécutoire, se verrait dans l'obligation d'assigner en référé le propriétaire récalcitrant pour le forcer à lui ouvrir ses portes. Il y a lieu de remarquer que, dans la plupart des cas, le concessionnaire n'a pas été mis dans l'obligation de recourir à cette dernière procédure (1).

Telles sont les difficultés qui peuvent se présenter après l'installation du réseau et au cours de son entretien. On se rend compte aisément que le propriétaire ne saurait opposer une résistance aux agents du concessionnaire que si ceux-ci, en définitive, abusaient de leur droit.

Quant au règlement des dommages causés par les réparations, nous n'y reviendrons pas ici puisqu'ils donnent lieu à indemnité, conformément aux dispositions de l'article 12 *in fine*, c'est-à-dire qu'à défaut d'accord entre les intéressés, le juge de paix sera compétent pour les évaluer ou pour nommer un expert avec mission d'en fixer le montant.

(1) Le droit, pour le concessionnaire, de pénétrer dans les propriétés privées malgré la résistance du propriétaire est très contesté. Voir sur ce point deux jugements différents rendus, après instance en référé, par le Tribunal civil de Grenoble les 19 mai 1927 et 8 octobre 1928.

CHAPITRE II

Règlement des dommages causés au cours du fonctionnement du réseau d'énergie

§ 1. — Principe de la responsabilité du concessionnaire

Il nous appartient maintenant d'aborder le problème de la responsabilité du concessionnaire d'une ligne de transport d'énergie électrique, en raison du préjudice causé au cours de son fonctionnement, soit à la propriété, soit aux personnes.

On sait que ces dommages peuvent être très importants puisqu'il peut s'agir de la mort d'un être humain ou de la destruction d'immeubles, par suite des incendies allumés sur le parcours du réseau.

On ne se trouve pas toujours, fort heureusement, en présence de dommages d'une telle gravité, et nous étudierons aussi les troubles facilement réparables.

Mais avant d'entrer dans cette étude, il est nécessaire de délimiter le domaine de la responsabilité du transporteur et d'établir son principe tel qu'il découle des articles 1382 et suivants du Code civil.

« Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer ».

Tel est le principe de la responsabilité civile de notre droit français ; mais à côté de cette base fournie par l'article 1382 qui oblige l'auteur d'une faute dommageable à réparer le préjudice qu'il a causé à un tiers, nous avons une autre source de responsabilité ne contenant pas la notion de faute qui ne peut être imputée qu'à un être raisonnable, mais une idée nouvelle, affirmée dans l'article 1384, d'après laquelle l'homme est responsable des objets qu'il a sous sa garde, ou à l'égard desquels il a un devoir de surveillance auquel il a failli.

Ce n'est qu'à la fin du siècle dernier que notre législateur a eu son attention attirée sur ces considérations, et la doctrine a établi que l'article 1384 posait bien un principe de responsabilité spécial au fait des choses, principe pesant sur celui qui était chargé d'en assurer la garde. Désormais, une présomption générale de faute serait mise à la charge de tout gardien d'un objet quelconque qui causerait un dommage à autrui. Le principe de cette responsabilité fut précisé dans l'article 1385 pour le fait des animaux, et 1386 pour celui des immeubles menaçant ruine. On verra plus loin, la faveur qu'une jurisprudence toute récente a accordé à ce dernier article, dont elle a étendu la portée, et le bénéfice que les transporteurs d'énergie à haute tension peuvent tirer de son application.

Il y a lieu de préciser pour le moment la portée

pratique de cette double base de responsabilité, quand elle joue à l'égard des concessionnaires d'un réseau d'énergie.

Il est certain que l'article 1382, en tant que base générale de notre système de responsabilité, s'applique au transporteur d'énergie à haute tension, toutes les fois qu'une faute peut être relevée à sa charge ; mais on connaît les difficultés que l'on peut éprouver à rapporter la preuve de la faute commise par une entreprise au cours de son fonctionnement, aussi l'article 1384 va rendre les plus grands services à ceux qui auront subi les dommages résultant du fonctionnement du réseau électrique. Il convient de se demander s'il peut s'appliquer dans les cas qui vont se présenter au cours de nos recherches. Autrement dit, le concessionnaire d'un transport électrique a-t-il le devoir de « garder » son réseau ?

La jurisprudence de ces dernières années a répondu par l'affirmative, et n'a pas manqué d'étendre le domaine d'application de cet article au concessionnaire d'une ligne à haute tension. De nombreux arrêts ont, en effet, reconnu qu'une présomption de faute pèse sur le propriétaire, gardien d'un réseau d'énergie électrique. Celui-ci ne pourra s'exonérer de cette présomption et de la responsabilité qui pèse sur lui, par suite d'un accident ou d'un dommage, qu'en prouvant que le fait pour lequel il est recherché est le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure ou

d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Pourquoi une telle rigueur à l'égard du concessionnaire ? Pourquoi établir une présomption de faute envers lui ? C'est à raison du devoir qui lui incombe de surveiller et de « garder » une chose dangereuse par elle-même (1).

La doctrine après la jurisprudence est venue proclamer l'idée que « rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à un autre ». Tel est le sens que la lecture des travaux préparatoires, qui ont abouti à la rédaction de l'article 1384, nous permet de donner à la formule de la responsabilité du fait des choses inanimées au nombre desquelles on doit compter les réseaux de transport d'énergie électrique. Dès lors, il nous appartient de nous demander dans quelles conditions le concessionnaire doit assurer la surveillance ou « la garde » d'un réseau dont les câbles sont tendus sur quelques centaines de kilomètres, et comment il peut s'exonérer de ce lourd fardeau, en prouvant la faute d'un tiers ou le cas fortuit et de force majeure.

Prenons par exemple l'espèce suivante :

Une personne est électrocutée au moment où, recherchant la cause de l'extinction subite d'une ampoule électrique, elle s'approche d'un transformateur établi dans sa maison. La présomption de l'article 1384 va

(1) Trib. civ. de la Seine, 26 juin 1928.

jouer, c'est-à-dire que la Compagnie d'énergie électrique, qui a la « garde » du transformateur installé chez autrui, a l'obligation d'entretenir et de surveiller cette chose dangereuse par elle-même. Elle ne pourra échapper au fardeau de la responsabilité qu'en prouvant que l'avarie survenue à l'appareil, cause de l'accident, est due à un cas fortuit. Peu importe dans ce domaine que le transformateur ait été construit suivant les règles de l'art, et qu'il ait eu un fonctionnement normal pendant un temps plus ou moins long, la Compagnie d'électricité n'en reste pas moins soumise à un devoir de surveillance, et l'obligation permanente d'en assurer, en même temps que l'entretien, le bon fonctionnement.

Telle est la jurisprudence de nos tribunaux depuis le début de ce siècle, c'est-à-dire depuis que MM. Saleilles et Josserand ont enseigné que la responsabilité du fait des choses n'a pas pour fondement une faute, un délit, ou quasi-délit, mais une obligation légale dont les termes entraînent pour le propriétaire d'une chose le devoir de réparer le mal qui en résulte, et qui constitue en quelque sorte le risque inhérent à cette chose.

Dès 1909, la Cour de cassation s'est rapprochée de ce système et a décidé que l'article 1384, dans son premier alinéa, créait contre le propriétaire des choses inanimées une présomption de faute qu'il ne pourrait détruire que dans certaines conditions. Nous devons

donc nous demander qui fera tomber cette présomption ? Dans quels cas il sera possible de le faire ?

C'est au propriétaire ou au gardien de la chose qu'il appartient de faire tomber la présomption de l'article 1384, en invoquant un cas fortuit ou la force majeure. Les faits constitutifs de la force majeure et du cas fortuit seront soumis à l'appréciation souveraine du tribunal qui jugera si les circonstances invoquées sont suffisantes pour exonérer l'auteur du dommage. Ceci nous amène naturellement à dire quelques mots du cas fortuit et de la force majeure ; nous renvoyons pour une étude plus complète de ces deux notions aux ouvrages déjà parus (1).

Ces événements qui font cesser la responsabilité d'une entreprise toutes les fois qu'on les trouvera à la base d'un accident dont elle aurait à supporter les conséquences, sont bien difficiles à déterminer. Le droit romain à la différence des Codes contemporains a défini le cas fortuit : *Fortuitos casus, nullum consilium pro evidere potest*, c'est-à-dire : un événement qu'aucune prudence ne peut prévoir. Ulpien disait encore de la force majeure : *Omnem vim cui résisti non potest*, toute force à laquelle on ne peut résister. Il paraît résulter de ces définitions que la force majeure se distingue du cas fortuit par une plus grande énergie du phénomène qui dépasse la volonté de l'homme

(1) Paul SENTENAC, *De la force majeure et du cas fortuit dans les transports par chemins de fer*, Toulouse, 1909.

et ne lui permet pas de réagir utilement pour échapper à l'accident. Au contraire les éléments constitutifs de cas fortuit sont dominés par un caractère d'imprévisibilité qui surprend l'homme qui aurait pu échapper à l'accident s'il n'y avait pas eu effet de surprise.

De nos jours, la loi a soudé ensemble ces deux notions à raison de leur effet identique qui est de supprimer de façon absolue la responsabilité de celui qui les invoque et la jurisprudence caractérisant la force majeure par l'irrésistibilité de l'événement nous permet de prendre pour exemple : l'inondation, un cyclône, la neige, un éboulement, tandis qu'elle reconnaît au cas fortuit un caractère d'imprévisibilité, tel que la tuile qui se détache d'un toit et tue un passant. Ces développements nous permettent de penser que la formule du cas fortuit et celle de la force majeure sont souples et variables et qu'au fur et à mesure des progrès de la civilisation un même événement, qui, autrefois pouvait être considéré comme étant un cas de force majeure, n'en est plus un aujourd'hui d'une façon aussi certaine. Il y aura là une question d'appréciation qui sera de la compétence des juges du fonds.

A l'heure actuelle, par exemple, une entreprise d'électricité qui n'aurait pas pris les mesures utiles pour éviter les effets de la foudre en installant, comme moyen de protection le long de sa ligne de force, les câbles parafoudre en contact avec le sol,

opposerait en vain, devant le tribunal, comme un cas de force majeure, le trouble imprévu que l'électricité orageuse est venu apporter à son installation (1).

En dehors de ces exceptions, on reste responsable du fait des choses que l'on a sous sa « garde » et cette présomption de faute ainsi établie par le législateur à la charge du propriétaire ou du gardien ne peut céder que devant la preuve du cas fortuit ou de force majeure, ou encore devant la faute exclusive de la victime. Il est donc évident que la formule de l'article 1384 et la portée que lui a donné la jurisprudence sauvegarde largement l'intérêt des victimes.

§ 2. — Responsabilité du transporteur à raison des accidents
causés aux personnes

L'attention des transporteurs d'énergie électrique a été attirée sur ce point par les décisions proclamant leur responsabilité ou leur irresponsabilité, et une étude des jugements rendus permet d'affirmer que le premier cas est plus fréquent que le second. On ne saurait trop recommander, en conséquence, aux concessionnaires d'exagérer les conditions de prudence, sous peine de créer autour de leur entreprise, et tout le long de leur réseau, une ambiance de crainte et de suspicion légitime, ou même une zone de mort qui ne serait point du tout favorable au développe-

(1) Cour d'appel de Grenoble, 22 février 1913.

ment et au rayonnement des transports de force à des voltages élevés. On sait que de nos jours un câble de dimension bien réduite peut transporter des courants de 60.000, 150.000 volts qui ont raison instantanément de l'organisme humain avec lequel ils prennent contact. C'est, en effet, un cas très fréquent de responsabilité du transporteur d'énergie, que celui de l'électrocution d'un passant par suite de la rupture d'un câble, au cours d'un cyclône par exemple. C'est à la suite de décisions rendues dans des espèces de ce genre qu'on peut trouver la formule de la responsabilité telle que la jurisprudence actuelle paraît l'établir à la charge du concessionnaire d'énergie électrique.

Cette jurisprudence consiste à mettre à la charge de ce dernier un devoir permanent de surveillance d'autant plus vigilante que les risques auxquels expose la ligne sont plus graves. C'est ainsi que la Cour de Montpellier (1) a déclaré un concessionnaire d'énergie responsable de la mort d'un passant causée par un fil tombé à terre, après un orage. Elle précisait que cette responsabilité avait pour base la faute commise par la Compagnie qui n'avait pas pris, immédiatement, toutes les mesures pour s'assurer de l'intégrité de sa ligne après une forte tempête ; le fil était, en effet, resté à terre plus de douze heures.

(1) Cour d'appel de Montpellier, 21 juin 1924.

Dans ce cas, la responsabilité de la Compagnie était d'autant plus certaine que la ligne traversant une voie publique, elle devait assurer à tout moment la sécurité des usagers de la route et, à cet effet, parer sans aucun retard au péril résultant de la rupture d'un câble. Mais dira-t-on, ce devoir de surveillance est impossible à une Compagnie de transport d'énergie qui possède un réseau de plusieurs centaines de kilomètres. Bien évidemment il faut s'entendre sur le devoir de surveillance incombant à une Compagnie, et les tribunaux apprécieront souverainement les faits permettant d'établir que les obligations mises à la charge de la Compagnie par le législateur, en vue de la sécurité publique, ont bien été remplies.

1. — *Compétence.*

Mais alors une question se pose, celle de connaître le juge qui sera compétent pour se prononcer sur la responsabilité du transporteur à raison des dommages causés aux personnes. On entend ici par « dommages » un accident de la nature de ceux que nous venons d'indiquer.

La victime d'un tel accident doit-elle porter plainte devant la juridiction administrative de droit commun, c'est-à-dire devant le Conseil de préfecture, ou devant les tribunaux judiciaires ? Le principe qui domine le problème de la compétence est simple, en apparence,

mais la pratique révèle des complications qui sont dues à ce fait que le législateur et la jurisprudence se sont efforcés de retrancher du contentieux administratif la connaissance de litiges qui auraient dû lui appartenir. C'est, en effet, la juridiction administrative qui est compétente en règle générale pour statuer sur les conséquences pécuniaires des accidents causés par les organismes d'une concession. On peut déduire cette règle des termes mêmes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, sur la compétence du Conseil de préfecture.

Cette loi est muette en ce qui concerne les accidents aux personnes, elle ne prévoit que les « dommages » et il faut entendre par là toute détérioration à une propriété immobilière ; mais devant le caractère de généralité emprunté par les termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il ne paraît pas possible de distinguer « l'accident » aux personnes du « dommage » à la propriété, étant donné que le Conseil de préfecture est compétent en définitive pour statuer sur « les conséquences dommageables des travaux publics ».

Ce principe de la compétence administrative en matière d'accidents causés par les ouvrages exécutés ou devant être entretenus par un concessionnaire se trouve dans l'idée qu'un tel accident a pour cause un vice de l'installation de l'ouvrage public, ou une négligence dans son entretien, et que le concessionnaire tenant la place de l'administration doit être incontes-

tablement jugé par le tribunal dont l'administration, elle-même, serait justiciable.

Mais une exception importante vient retirer à la compétence administrative une partie de son domaine et les tribunaux civils reprennent compétence pour prononcer la responsabilité du concessionnaire d'un travail public, toutes les fois que les dommages causés à un particulier présentent le caractère d'un délit ou d'une contravention, et ceci que le délit ait été poursuivi ou non devant la juridiction répressive (1).

Tel est bien l'avis de la Cour de cassation qui fait tous ses efforts pour limiter le champ d'action de la compétence administrative (2). Notre haute juridiction, en effet, réserve aux tribunaux judiciaires l'appréciation de toute demande en indemnité fondée sur un accident à l'origine duquel on peut trouver une qualification pénale telle que : homicide et blessures par imprudence. Il convient de préciser à titre d'indication, quelques faits considérés comme contraventions par notre juridiction suprême et qui ont entraîné la compétence judiciaire. C'est ainsi que le fait de mettre une ligne en service sans l'autorisation préfectorale de circulation du courant, prévue par l'article 15 de la loi de 1906, rendrait le concessionnaire justiciable des tribunaux civils si, par suite d'un accident quelconque, un particulier intentait une action en indemnité. Il en serait de

(1) Cassation, 25 avril 1923.

(2) Cour d'Alger, 30 décembre 1925.

même dans le cas où un réseau serait mis sous tension sans que les précautions prévues par les arrêtés ministériels annuels aient été prises pour éviter les effets d'induction entre une ligne à basse tension et un réseau à haute tension. Dans une espèce de ce genre, en effet, il y a faute dans la mise en service de la ligne électrique qui n'a pas été établie de façon à ce que la proximité des deux réseaux n'ait aucune conséquence fâcheuse. Il y a aussi une infraction aux dispositions d'ordre pénal de l'article 25 de la loi de 1906 et aux dispositions de l'article 320 du Code pénal qui punit l'homicide et les blessures involontaires.

L'article 25 stipule que toute infraction aux dispositions édictées dans l'intérêt de la sécurité des personnes, soit par des règlements d'administration publique, soit par les arrêtés préfectoraux annuels, sera poursuivie devant le tribunal correctionnel et punie d'une amende.

Mais ce ne sont pas les seules affaires que la jurisprudence a tenté, par un gros effort, de retirer à la juridiction administrative. Les tribunaux civils, en effet, ont connaissance de tous les dommages causés par suite d'une faute commise dans l'exploitation du réseau. Ici, en effet, bien que le concessionnaire puisse se déclarer substitué à l'administration, et réclame le privilège de juridiction, celle-ci lui a toujours été refusée, car dès qu'il y a faute d'exploitation, il y a un fait personnel du transporteur, et rien ne permet de dire que l'administration aurait commis la même faute.

Telle est la deuxième exception à la compétence administrative en cette matière. C'est le cas de l'affaire *Kermina* contre la Compagnie des Tramways Nogentais. Une voiture appartenant aux établissements *Kermina* vint heurter, pendant la nuit, un refuge se trouvant au milieu de la chaussée à Saint-Mandé, refuge sur lequel se trouvait un poteau d'énergie de la Compagnie des Trams, laquelle avait reçu autorisation de construire au milieu de la chaussée. Ce poteau n'étant pas éclairé était la cause de l'accident. La Cour décida que ce fait ne se rattachait en aucune façon à l'exécution ou à l'entretien d'un service public et qu'il était susceptible d'être apprécié, au point de vue de ses conséquences dommageables, sans qu'il soit nécessaire pour le juge du fonds de s'immiscer dans l'exécution d'un travail public ou de se livrer à l'examen ou à l'interprétation du cahier des Charges de l'exploitation. Le fait de ne pas éclairer un poteau situé au milieu de la voie publique est une faute dans l'exploitation de la concession. Le principe de la séparation des pouvoirs n'était donc pas violé et la Cour de cassation déclara compétent le tribunal de commerce primitivement saisi de l'affaire (1).

Quelle sera donc la principale source de la compétence administrative ?

Il y aura incompétence des tribunaux judiciaires

(1) Cour d'appel de Paris, 10 novembre 1916.

toutes les fois que l'accident aura pour cause un mauvais entretien du travail public. En effet, l'obligation d'entretenir un ouvrage public est une conséquence de l'existence même de l'ouvrage, car l'individualité de celui-ci survit à la période de sa construction. Non seulement les opérations d'entretien qui sont réellement exécutées constituent des opérations de travaux publics, mais il y a à la charge de l'administration une véritable obligation d'entretenir l'ouvrage, et les manquements à cette obligation se rattachent encore à l'opération primitive. D'où la conséquence que, si un dommage est occasionné par le défaut d'entretien d'un travail public, c'est la juridiction administrative qui est compétente pour en connaître. Au contraire, si le dommage résultait seulement d'une faute d'exploitation du travail public, c'est l'autorité judiciaire qui deviendrait compétente.

2. — *Causes d'exonération de responsabilité.*

Toutes les fois que la Compagnie fait la preuve d'une faute à la charge de la victime, elle s'exonère immédiatement de toute responsabilité. La Cour d'appel de Toulouse, en 1913, était saisie d'une demande des époux C. à raison du décès de leur fils qui avait été électrocuté. Mais malheureusement pour eux, la Compagnie put rapporter la preuve que l'enfant avait touché volontairement les fils qui étaient posés à des em-

placements réglementaires ; la Cour les débouta, vu que des plaques avertissant le public du danger encouru, étaient placées sur les pylônes et que les demandeurs ne faisaient même pas l'offre de prouver, que, soit par suite de leur mauvais état, soit par la présence d'une couche de rouille, il n'était pas possible de les lire. Cet arrêt est la sanction la plus topique du cas assez rare, dans la pratique, où la Compagnie de transport électrique peut s'exonérer de toute responsabilité en faisant valoir le fait du tiers, victime de son imprudence. Telle est la cause d'exonération la plus nette de la responsabilité mise à la charge du transporteur par l'article 1384 :

Cas fortuit. — Le concessionnaire du réseau d'énergie sera également dégagé de toute responsabilité quand il pourra invoquer le cas fortuit ou de force majeure. Tel est le cas d'une affaire qui fut soumise à l'appréciation de la Cour de Nîmes, en 1918, et qui n'est pas sans intérêt. Voici l'espèce. Un fil à haute tension de 13.000 volts alimentant le poste de transformation d'une usine s'était cassé par suite de la rupture de l'isolateur qui le supportait, rupture provoquée par un paquet de fils de fer lancé par un inconnu. Le câble de haute tension tomba sur un autre de tension plus faible, placé sur le même poteau au-dessous de lui. Ce contact détermina une surtension sur tout le réseau et les dommages furent nombreux. Chez un abonné, le fil qui actionnait un ventilateur devint incandescent,

se coupa en deux, et l'une des sections vint frapper l'abonné qui fut foudroyé. Les héritiers firent valoir le raisonnement suivant : 1° la Compagnie a commis une faute délictuelle, en ne surveillant pas sa ligne dangereuse, et en ne s'apercevant pas de la présence du fil de fer jeté par l'inconnu ; or, à plusieurs reprises, des faits analogues s'étaient produits, elle aurait dû en conséquence redoubler de surveillance et faire visiter constamment sa ligne ; 2° il y a également une faute contractuelle, à la charge de la Compagnie, dont le contrat prévoyait la fourniture d'un courant de 500 volts, et qui a donné un courant bien supérieur à ce voltage. Des plombs auraient dû être placés pour éviter le passage d'un courant mortel. Malgré la force certaine de ces moyens de défense, le tribunal les a rejetés en déclarant qu'on ne pouvait imposer à une Compagnie une surveillance de tous les points de sa ligne, de sorte que le jet d'un paquet de fils de fer par une main criminelle ou inconsciente pouvait être considéré comme constituant un cas fortuit qu'on ne pouvait empêcher ; qu'aucun phénomène électrique sérieux ne permettait de révéler la présence d'un corps étranger sur la ligne, et de plus, les appareils protecteurs invoqués ne rentraient pas dans le dispositif de sécurité que le Contrôle exige pour l'exploitation des lignes électriques.

Enfin, à la décharge de la Compagnie, on avait la preuve de l'imprudence de l'abonné qui avait touché les fils en incandescence. Il est donc bien établi qu'en

vertu de l'article 1384, une Compagnie de transport doit répondre des accidents qu'elle cause, par suite du mauvais entretien de ses lignes, mais qu'on ne saurait la considérer comme responsable d'une électrocution qui provient d'une jonction imprévue et impossible à empêcher, entre les fils de haute et basse tensions, due au fait délictueux d'un inconnu, seul responsable ; ce fait doit être considéré comme un cas fortuit.

En ce qui concerne la responsabilité contractuelle invoquée par les parents de la victime, la Compagnie fut également exonérée, car le fait d'avoir envoyé un courant supérieur à celui qu'elle avait promis ne suffisait pas à engager sa responsabilité ; les conséquences dommageables de la surtension ayant eu pour cause une installation défectueuse faite par le plaignant à l'intérieur de son usine. En conséquence, toutes les fois que la Compagnie se trouvera en présence du cas fortuit ou en présence du fait d'un tiers, elle ne saurait être tenue pour responsable des dommages causés par sa ligne.

Il en serait de même, si l'auteur du dommage était la victime elle-même, comme l'a jugé le tribunal de Grenoble, le 26 juin 1916 (1). Dans cette affaire, les juges avaient à connaître du fait suivant. Un particulier ayant procédé lui-même, sur sa propriété, à l'élagage des arbres riverains d'une ligne à haute tension,

(1) Cour d'appel de Chambéry, 6 décembre 1927.

sans avoir prévenu la Compagnie et fait interrompre le courant, fut électrocuté. Sa veuve réclamait à la Société une indemnité de 15.000 francs. Elle fut déboutée par un jugement dont voici les attendus : « Attendu que la Société de Force et Lumière a été autorisée à établir, en bordure de la voie publique, une ligne électrique, conformément à la loi du 15 juin 1906, que cette loi a créé une servitude pour les riverains permettant aux Sociétés transportant la force d'élaguer les arbres dont les branches surplombent la voie publique, et qui peuvent gêner la ligne électrique. Attendu que cet élagage, conformément aux arrêtés du 21 juin 1908 et 21 mars 1911, doit avoir lieu aussi souvent que la sécurité de la distribution l'exige, et qu'il doit y être procédé lorsque le service du Contrôle le requiert par l'entrepreneur de la distribution qui doit se conformer aux instructions du service de la voirie, que ces mêmes arrêtés prescrivent pour ces élagages des précautions suffisantes pour assurer la sécurité, du public et du personnel, par des mesures efficaces d'isolement, qu'il n'en résulte qu'en admettant qu'il fut nécessaire, ce que la veuve ne demande même pas à démontrer, que l'élagage incombait à la Société générale de Force et Lumière, qui seule a le pouvoir d'arrêter le courant, et de prendre les précautions nécessaires ; que F. aurait donc dû s'adresser au concessionnaire et saisir le service du Contrôle, au cas de refus de la Société, mais qu'en aucun cas il ne pouvait procéder lui-même à

l'élagage ; attendu que F. a été victime de sa propre imprudence et ne peut reprocher aucune faute à la Société Force et Lumière. Pour ces motifs..

Dit que la Société n'a commis aucune faute, imprudence, négligence ayant pu occasionner la mort de F. déboute, en conséquence la veuve F. de sa demande et la condamne aux dépens ».

Cette décision se dispense de tout commentaire. Elle vient sanctionner les cas d'irresponsabilité entière de la Société de transport de force, qui n'ayant commis aucune faute, et même pas une négligence, était poursuivie, à tort, par les ayants droit d'un particulier victime de son imprudence.

Tels sont les cas dans lesquels la Compagnie peut battre en brèche la présomption mise à sa charge par l'article 1384 à raison du fait des choses dangereuses dont elle a la garde.

§ 3. — Responsabilité à raison des dommages causés à la propriété

Nous avons vu au cours des précédents développements que le Conseil de préfecture était compétent, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour connaître de tout dommage résultant des travaux publics et qu'il fallait entendre par « dommage » toutes les détériorations à une propriété, et également les accidents causés à un particulier sous certaines réserves. Cependant, il faut encore noter

dans ce domaine que la loi du 3 mai 1841 a retiré à la juridiction administrative la connaissance des dommages résultant de la procédure d'expropriation pour les faire régler par les tribunaux judiciaires, gardiens de la propriété. En dehors de ces cas, c'est au Conseil de préfecture qu'il appartient de connaître de la réparation des dommages causés à la propriété; c'est une règle générale qui a triomphé en jurisprudence et qui est appliquée journellement par nos tribunaux administratifs. Toutes les fois qu'il y aura travaux publics, c'est à celui qui les aura exécutés de supporter la charge de la responsabilité, et c'est à lui que la personne qui se prétendrait lésée dans ses droits, devra réclamer des dommages. Le chiffre de l'indemnité allouée sera établi conformément aux règles du droit commun en matière de travaux publics comme nous l'avons signalé au début de l'étude des dommages causés à une propriété au moment de l'installation de la ligne de transport d'énergie électrique.

Qui peut demander une indemnité ?

Réparation est due à toute personne dont un droit aura été lésé. C'est ainsi que pendant longtemps on a refusé au locataire toute action en réparation, celui-ci étant un simple créancier de son bailleur et devant s'adresser à lui pour obtenir une indemnité. On oubliait, sans doute, que les bailleurs ne sont pas garants des cas fortuits, et qu'on peut bien considérer comme cas fortuit, les troubles de jouissance apportés à une

personne par des travaux publics. De nos jours, la jurisprudence administrative a admis le recours du simple locataire dont le droit se trouve lésé par les ouvrages exécutés par le concessionnaire ; *a fortiori*, une personne lésée dans son droit de propriété aurait droit à une indemnité.

L'exemple qui va suivre nous permettra de montrer les limites du recours d'un locataire contre un concessionnaire accusé d'avoir commis un abus de droit au cours de l'installation et de l'entretien de la ligne électrique. Une Société de transport d'énergie à haute tension avait passé une convention avec le propriétaire d'un terrain sur lequel elle avait établi un pylône ; les travaux d'entretien s'effectuaient normalement lorsque le locataire de la propriété, qui n'avait pas été présent à l'acte, se déclara lésé par les travaux d'électrification et assigna le propriétaire en réparation du préjudice qu'il subissait. Celui-ci se retourna à son tour contre le concessionnaire. Devant le juge des référés, le locataire obtint la nomination d'un expert avec mission de distinguer tous les troubles dont il se plaignait, tant au point de vue de leur origine, qu'au point de vue des dommages.

L'expert examina les différents chefs de préjudice invoqués par le locataire : 1° implantation d'un pylône ; 2° enlèvement d'une barrière fermant un chemin ; 3° voisinage inesthétique d'une sous-station ;

4^o trouble de jouissance, par suite des allées et venues des ouvriers, et dépôt d'ordures.

Sur le premier point la Société fit valoir qu'une indemnité de 100 francs avait été allouée, par convention avec le propriétaire, pour perte de foin. Sur le second point l'expert déclara qu'il ne pouvait y avoir dommage et que la convention donnait droit de passage sur les parcelles en question. En ce qui concerne le voisinage inesthétique de la sous-station, il ne retint même pas l'attention de l'expert, mais en ce qui concerne le trouble de jouissance, proprement dit, l'expert le fixa à mille francs, ce qui égalait un terme de bail. Le tribunal civil des Basses-Pyrénées reconnut d'une part, que la Société n'était responsable de ses agents que sur le chantier, et non pas en dehors de leurs heures de travail ; que, par conséquent, les dommages qui pouvaient résulter de la présence des ouvriers sur la propriété n'incombaient pas à la Société. Il appartenait, sur ce point, au propriétaire de faire respecter son bien par l'autorité publique, le cas échéant. D'autre part, le tribunal estima que le trouble ayant duré un trimestre, une somme de mille francs, correspondant à un terme de loyer, dédommageait le locataire troublé dans sa jouissance, d'autant plus que le trouble avait été ressenti dans un bosquet, très faible partie de la propriété d'agrément donnée à bail.

Le locataire obtint également du propriétaire une

réduction du loyer et la remise en état de la clôture. Cette affaire nous permet de penser que la jurisprudence reconnaît d'une façon générale à toute personne lésée le droit de demander la réparation du préjudice qui lui est causé.

En ce qui concerne le montant de la réparation dans l'affaire précitée, on doit remarquer que les tribunaux paraissent faire peu de cas du préjudice esthétique ; on doit leur en savoir gré, à raison des frais énormes occasionnés par l'établissement des lignes de transport de force, frais qui seraient bien plus élevés encore si les sociétés d'énergie électrique devaient réparer non seulement les dommages causés à la propriété par suite de l'installation des pylônes et des câbles, mais également le préjudice résultant de la simple présence dans le voisinage des travaux que les entreprises de construction n'ont pas cherché à rendre décoratifs.

En ce qui concerne, par ailleurs, le trouble de jouissance lui-même, il résulte de l'espèce rapportée ci-dessus, que leurs conséquences dommageables n'entraînent la responsabilité de la compagnie électrique que si une faute peut être mise à sa charge ou si celle-ci n'a pas observé le devoir de surveillance qui lui incombait à l'égard de ses ouvriers. Elle ne saurait être déclarée responsable des dommages causés par ceux-ci en dehors des heures de travail.

Incendies. — Au cours d'une étude des dommages

causés par les lignes de transport d'énergie il faut enfin mentionner les nombreux incendies provoqués soit sur la voie publique, soit dans les bureaux de poste, par suite d'un contact fâcheux entre un réseau d'énergie et les lignes de l'administration des P. T. T., mais comme nous voulons appliquer nos recherches uniquement à ce qui touche les lignes de transport d'énergie nous passerons très rapidement sur la question des incendies pour cette bonne raison que de par leur installation à travers la campagne et dans les endroits les plus reculés possible, le réseau à haute tension, proprement dit, cause rarement des troubles de ce genre. Il y a lieu cependant de signaler que le transporteur au même titre qu'un distributeur d'énergie est responsable de ses conducteurs et en conséquence doit réparation des dommages causés par ceux-ci aux termes de l'article 1384 du Code civil, constituant la présomption de faute dont nous avons déjà essayé de délimiter le champ d'action.

Pour pouvoir échapper à cette présomption il faudrait qu'un contrat passé entre lui et la personne victime de l'incendie soit venue le décharger de cette responsabilité, ou qu'un cas de force majeure soit la cause de l'incendie.

Il a été jugé (1) que ne pouvait être considéré comme cas de force majeure un vent, même violent,

(1) Cour d'appel de Toulouse, 11 juin 1913.

mais ne dépassant pas la force des vents connus dans la région du sinistre et qui en provoquant le balancement des câbles d'une distribution avait amené le contact des fils avec un toit en zinc, bon conducteur d'électricité.

Une Société de transport d'énergie pourrait-elle échapper à toute responsabilité en faisant valoir qu'elle a observé tous les règlements et que l'accident est dû à une cause qu'il n'est pas possible de déterminer ?

Une jurisprudence constante (1) paraît décider que le fait de s'être conformé à des règlements, plus ou moins bien établis d'ailleurs, n'est pas lui-même exclusif de toute idée de faute. Ces règlements, en effet, ne contiennent que l'ensemble des dispositions d'ordre général à prendre en vue d'éviter les accidents, et par suite, la Compagnie qui a la garde et l'entretien d'une installation dangereuse sera tenue dans les termes de l'article 1384 des dommages causés par celle-ci, à moins qu'elle ne prouve le fait du tiers ou la force majeure.

(1) Trib. civil de la Seine, 20 janvier 1909.

CHAPITRE III

Règlement des dommages causés aux installations de transport d'énergie

§ 1. — Cas de responsabilité

Le problème de la responsabilité civile dans le domaine des lignes de transport d'énergie à haute tension se pose sous un double aspect : en effet, si d'une part, nous avons examiné la responsabilité du transporteur à l'égard des tiers à raison des dommages causés à leur personne ou à leurs biens pendant l'exécution des ouvrages ou au cours de la concession, il y a lieu, d'autre part, d'étudier maintenant dans quelles conditions les tiers ou les propriétaires riverains du réseau d'énergie pourront être déclarés responsables des atteintes portées à celui-ci.

Il importe donc de chercher la base de la responsabilité des tiers à l'égard des Compagnies propriétaires des réseaux d'énergie à haute tension, tant au point de vue pénal, qu'au point de vue civil.

Parmi les difficultés rencontrées sur ce point on peut noter, d'après leur ordre de gravité décroissante, l'obstruction systématique opposée à un concessionnaire par le propriétaire dont le fonds est soumis aux servitudes de l'article 12.

Fort heureusement les cas d'une telle gravité sont rares et ils seront simplement exposés, ici, au cours de l'étude des dispositions pénales qui assurent l'intégrité des travaux d'utilité publique. En ce qui concerne plus spécialement la responsabilité civile à raison des faits dommageables causés aux installations du concessionnaire, on peut mentionner les détériorations nombreuses subies par les câbles ou leurs supports, soit par le fait de jeunes vauriens, soit par le fait des animaux au pacage. Il convient de se demander, si, à l'égard de ces dommages, on ne peut retenir une présomption de responsabilité à la charge du propriétaire ou des personnes ayant la garde des enfants ?

Enfin, se pose une question, très délicate celle-ci, et à laquelle la jurisprudence actuelle donne des réponses diverses, c'est celle de la responsabilité des propriétaires riverains à l'occasion des dommages causés à l'exploitation du réseau par la chute ou le contact des arbres situés dans leur voisinage immédiat.

I. *Responsabilité pénale.*

La recherche des prescriptions édictées par le législateur ou l'autorité réglementaire en vue d'assurer l'intégrité de tous les travaux reconnus d'utilité publique, nous conduit à examiner tout spécialement les articles 257 et 438 du Code pénal et également

les termes de l'article 77 du décret du 11 novembre 1917, relatif à l'exploitation des chemins de fer.

Une jurisprudence qui n'est pas récente a établi de façon bien nette le caractère général et absolu de l'article 438 du Code pénal qui ne contient aucune excuse en faveur du propriétaire, auteur de voies de fait à l'encontre des travaux publics installés sur son bien, alors même qu'il n'aurait reçu aucune indemnité ou qu'il aurait été illégalement dépossédé. La voie légale est, sans aucun doute, la seule à opposer à un concessionnaire, aussi bien pour l'arrêter dans ses travaux, que pour obtenir la réparation des dommages qu'il a causés, et toute violence directe et personnelle employée à l'appui d'un droit reste prohibée par la loi, conformément au vieux proverbe : « Nul ne peut se faire justice à lui-même ». Cette jurisprudence, cependant, a donné lieu à de vives critiques. La doctrine à la fin du siècle dernier, lui reprochait sa sévérité à l'égard du propriétaire dans le cas où ce dernier se défendait contre les agissements d'un entrepreneur sur des terrains placés en dehors de l'autorisation administrative. Dans ce cas, en effet, on pouvait voir, dans l'exécution des travaux, de quasi-délits, que l'administration ne devait pas couvrir, et il pouvait dès lors sembler contradictoire, d'accorder à des faits abusifs, commis même de mauvaise foi, une protection aussi efficace que celle résultant de l'article 438. Néanmoins, la jurisprudence

de la Cour de cassation s'est maintenue jusqu'à nos jours. Elle n'a refusé ce caractère délictueux des voies de fait qu'à la résistance d'un propriétaire qui s'opposait à l'entrée de pseudo-ingénieurs dans sa propriété, ceux-ci ne justifiant même pas d'une autorisation administrative (1).

Ce droit de résistance devrait être accordé, semble-t-il, au propriétaire qui, connaissant l'autorisation et ses conditions, aurait pu s'assurer qu'elle ne s'appliquait pas aux terrains sur lesquels le concessionnaire se propose de pénétrer. La jurisprudence n'est pas allée si loin, et le proverbe déjà cité est la meilleure formule que l'on puisse donner de notre jurisprudence sur cette matière.

Si nous considérons maintenant les travaux d'électrification spécialement effectués en vue des chemins de fer, il est certain que le texte de l'article 438 s'applique avec la même vigueur. La jurisprudence décidait déjà, au moment de la création des premières voies ferrées qu'il en était bien ainsi en ce qui concerne les travaux de création de la voie. Mais si les lignes de transport d'énergie bénéficient de cette disposition du Code pénal, elles entrent également dans le domaine d'application du décret du 11 novembre 1917 portant règlement d'administration publique sur la police et la sûreté de l'exploitation des chemins de

(1) DALLOZ, *Code pénal annoté*, p. 889, n° 36.

fer. Cet article est ainsi conçu : « Il est défendu à toute personne : 1^o de modifier ou déplacer sans autorisation, de dégrader, déranger, ou d'altérer pour quelque cause que ce soit, la voie ferrée, les talus, clôtures, barrières, bâtiments et ouvrages d'art, les installations de transport et de distribution d'énergie électrique, ainsi que le matériel de toute nature servant à l'exploitation ; 2^o de rien jeter ou déposer sur les lignes de transport ou de distribution d'énergie électrique ».

Tels sont les deux premiers paragraphes de l'article 77 du décret du 11 novembre 1917 qu'il y a lieu de signaler ici. Ils s'appliquent nettement, on peut s'en rendre compte à leur lecture, à toute entreprise de transport d'énergie ayant pour but l'électrification de la voie ferrée. Pour toutes les autres entreprises d'énergie, dès l'instant qu'elles sont autorisées par le gouvernement, elles sont protégées dès le début de leur installation par l'article 438 précité.

Mais le Code pénal n'a pas seulement prévu dans ses dispositions l'opposition violente à un travail public ; son article 257 dispose en effet : « Quiconque aura détruit, abattu, mutilé, ou dégradé des monuments, statues, ou autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique, et élevés par l'autorité publique, ou avec son autorisation, sera puni d'un emprisonnement d'un an à deux ans, ou d'une amende de 100 à 500 francs ».

Cet article a donc une étendue d'application bien plus large que l'article 438, et grâce à cette extension, le concessionnaire d'une ligne d'énergie à haute tension, va pouvoir poursuivre devant les tribunaux tout individu qui portera atteinte aux objets déclarés « d'utilité publique », formule qui comprend sans conteste les transports de force, concourant à la satisfaction d'un service public. Il en résulte qu'une ligne de transport, même simplement autorisée, dès qu'elle concourt à une œuvre publique, jouit de ce nouveau moyen de défense ; à plus forte raison une ligne de transport reconnue d'utilité publique (1).

Il y a lieu, toutefois, de signaler une particularité présentée par cet article. Il ne reçoit son application que si le fait, accompli en contravention de ses dispositions, a été volontaire, et que l'objet mutilé ou détruit rentre bien dans le cadre de ceux qui servent à l'utilité publique et ont été élevés par l'autorité publique ou en son nom. C'est au juge qu'il appartient de dire la part de volonté existant dans l'espèce qui sera soumise à son appréciation. La jurisprudence de ces dernières années, trouve, dans le simple désir coupable que le service soit mal établi, cet élément volontaire qui suffit à déclancher l'application de l'article en question.

(1) Des peines plus légères sont prévues dans les cas où une négligence ou l'incurie compromettrait un travail public : Article 28 de la loi du 15 février 1902 concernant les canalisations d'eau potable.

Tel est l'ensemble des dispositions répressives qui permettent aux Sociétés de transport à haute tension de défendre leur réseau des atteintes des particuliers, que celui-ci soit installé sur les dépendances de la voie publique ou sur une propriété privée.

Envisageons maintenant les cas d'espèce que nous avons indiqué au début de ce chapitre :

1^o Dommages causés aux installations par le propriétaire lui-même ; 2^o le fait des personnes et des animaux que le propriétaire a sous sa garde ; 3^o le fait des arbres.

*Dommages causés aux installations
par le propriétaire.*

Certains propriétaires se refusant à faciliter tout progrès, et dédaignant les bienfaits de l'énergie électrique se sont opposés par tous les moyens tant à l'installation du réseau qu'à son bon fonctionnement. C'est ainsi que des entrepreneurs ayant fait couler des blocs de béton destinés à supporter les pylônes, ont eu la désagréable surprise de les voir pulvérisés par des cartouches de dynamite quelques heures après leur installation (1). C'est pour avoir employé ce

Trib. com. de Narbonne, 3 juin 1904 : 3 jours de prison pour avoir lancé un fil de fer sur une ligne de transport d'énergie occasionnant ainsi un court-circuit. Trib. civ. de Thiers : 3 mois de prison pour avoir scié un poteau supportant des câbles.

(1) Trib. civ. d'Albi, 17 décembre 1927.

procédé brutal, qu'un propriétaire riverain de la ligne à 150.000 volts de Portet-Saint-Simon à Saint-Victor, fut condamné par le tribunal correctionnel d'Albi.

Voici l'espèce :

L. ayant refusé de signer la convention amiable qui lui était proposée, le concessionnaire n'en effectua pas moins ses premiers travaux conformément aux prescriptions de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906. Or, dans la journée qui suivit l'installation d'un bloc de béton, celui-ci fut démoli. Immédiatement l'entrepreneur porta plainte et le concessionnaire, de son côté, engagea une procédure afin de contraindre le particulier récalcitrant à subir les travaux. Il semblait, en l'espèce, qu'aucune faute ne pouvait être reprochée au concessionnaire ; il était en règle administrativement et juridiquement, un arrêté préfectoral étant venu autoriser le tracé de la ligne sur la propriété de L. et l'enquête prévue pour l'établissement des servitudes de l'article 12 ayant été faite.

Quel était donc le moyen de défense de L. ? Il opposait au transporteur l'article 545 du Code civil, en vertu duquel l'indemnité prévue pour expropriation doit être préalable à l'exécution des travaux. Nous avons déjà fait justice de cette thèse, en étudiant le règlement des indemnités dues aux propriétaires. Or, au point de vue pénal, la destruction systématique d'un travail public régulièrement approuvé devait provoquer une action répressive contre l'auteur de telles

voies de fait entraînant un préjudice certain pour le réseau d'énergie dont la mise en service était ainsi retardée. Cette résistance locale, ayant mis les propriétaires de la région en effervescence, le concessionnaire intéressé décida de citer directement L. devant le tribunal correctionnel et de se constituer partie civile pour contravention à l'article 438 du Code pénal. Le jugement qui fut rendu dans cette affaire est un heureux précédent pour les transporteurs d'énergie à haute tension. Le propriétaire fut, en effet, condamné à une amende et à des dommages-intérêts assez importants. Le tribunal faisait d'ailleurs remarquer que la condamnation n'était pas plus élevée, en raison du fait que le concessionnaire avait, semble-t-il, exaspéré le propriétaire, qui au lieu d'agir par les voies de droit s'était permis de tout briser.

Quelle conclusion tirer de cette anecdote sinon que d'une part, aux termes de la loi de 1906, le concessionnaire d'un réseau électrique a le droit, sans recourir à l'expropriation de placer des pylônes, comme nous l'avons déjà indiqué, dans les terrains non bâtis et non clos et, d'autre part, celui qui s'oppose à un travail autorisé, après l'accomplissement de toutes les formalités prévues pour son autorisation, commet un délit aux termes de l'article 138 du Code pénal, dont nous connaissons la portée.

II. Responsabilité civile.

Domages causés par le propriétaire ; par les tiers et les animaux dont il est responsable.

Les dommages causés à un réseau d'énergie à haute tension ne présentent pas toujours un caractère d'une telle gravité. Des avaries de moindre importance sont causées journellement dans les circonstances suivantes : tantôt, ce sont les gamins du hameau situé non loin de la ligne d'énergie qui, en jouant avec leur fronde, atteignent volontairement les isolateurs du réseau. Sous le choc de la pierre ainsi lancée, ces pièces se fendront et si par bonheur le fil n'est pas entraîné à terre par suite de leur destruction, le concessionnaire n'en aura pas moins, lors de la première visite qu'il fera le long de son réseau, à remplacer les pièces isolantes détériorées.

Ou bien on se trouve sur le bord d'une terre labou-
rable ; le bloc de béton utilisé par le concessionnaire pour l'implantation de ses pylônes gêne quelque peu le propriétaire et celui-ci, afin de ne point perdre la moindre parcelle de la terre environnante, écorchera peu à peu avec le soc de sa charrue le massif bétonné, en question, dont la solidité au bout de quelque temps laissera beaucoup à désirer. Le concessionnaire ici encore sera obligé de procéder très vite au remplacement du support.

Tantôt on se trouvera en présence de dommages causés à un pylône de faible importance par le fait des animaux mis au pacage dans les terrains voisins.

Tous ces exemples montrent que la ligne d'énergie à haute tension est exposée à de nombreuses avaries dont le concessionnaire ne s'apercevra que quelques semaines après leur exécution et dont il devra supporter la réparation s'il ne trouve personne pouvant être déclaré responsable des faits que nous venons de signaler.

Demandons-nous donc contre qui le concessionnaire pourra poursuivre la réparation du préjudice qui lui est ainsi causé ?

Il semble que dans ce domaine il faille distinguer deux situations :

D'une part, celle dans laquelle le concessionnaire pourra se retourner contre l'auteur du dommage lui-même ou contre celui qui en avait la surveillance ; et d'autre part, la situation très particulière dans laquelle le concessionnaire n'aura pu que déposer une plainte contre X. pour les dommages causés sur son réseau, et dans ce cas, il y aura lieu de se demander, si en l'état actuel de notre législation, il ne serait pas possible de faire peser sur le propriétaire du fonds riverain des câbles endommagés, une présomption de faute.

Si nous envisageons, tout d'abord, les dommages causés par les enfants ou les préposés du propriétaire, il est bien certain que ce dernier sera présumé respon-

sable, conformément aux dispositions de l'article 1384, des faits dommageables de ceux dont il a la garde ou la surveillance. C'est ainsi que le concessionnaire pourra obtenir la réparation du préjudice qui lui a été causé par un locataire, un fermier, un garde de la propriété, sur laquelle se trouve l'installation endommagée. La présomption de l'article 1385 pèsera également sur le propriétaire du fonds, si les animaux qu'il a sous sa garde, causent un dommage aux installations ; il en serait ainsi que son troupeau soit gardé ou qu'il ne le soit pas. Présumé en faute dans ces divers cas, le propriétaire ne pourrait dégager sa responsabilité qu'en prouvant que le dommage provient d'un cas de force majeure ou que toutes les précautions avaient été prises pour le prévenir.

La responsabilité du propriétaire ne ferait pas moins de doute dans le cas déjà signalé où le dommage serait causé à la base bétonnée d'un support aérien au cours de travaux de labour.

Mais, envisageons maintenant la ligne isolée dans une région déserte. Le concessionnaire s'aperçoit au cours de la surveillance qu'il exerce sur sa ligne que l'un de ses supports a été sérieusement ébranlé par suite de fouilles effectuées autour de sa base, ou bien encore que des dégâts importants ont été causés à ses isolateurs. Contre qui pourra-t-il poursuivre la réparation de ces dommages ?

Il lui sera loisible évidemment de déposer une

plainte contre X. mais les cas dans lesquels cette voie de droit lui permettra d'obtenir réparation seront sans doute peu fréquents. Certains concessionnaires se sont demandés, en conséquence, si en l'état actuel de la législation, il ne serait pas possible de mettre à la charge du propriétaire une présomption de faute ? Une réponse négative paraît s'imposer à l'heure actuelle. En effet, le propriétaire sur le fonds duquel se trouve l'installation endommagée, ne saurait être tenu pour responsable des dommages causés par des malandrins de passage ; il n'a à l'égard du réseau, semble-t-il, que des obligations de « ne pas faire » et non pas le devoir de surveiller ou de sauvegarder l'intégrité des installations faites sur sa propriété. C'est bien plutôt au concessionnaire, uniquement, qu'il appartient de protéger ses lignes des atteintes des tiers, de même qu'il a le devoir de protéger ceux-ci des dangers qu'elles présentent. On peut donc se rendre compte aisément que, dans bien des cas, le concessionnaire d'une ligne d'énergie, malgré toutes les mesures de protection dont l'entoure la loi, ne trouvera personne pour obtenir la réparation des dommages qui lui seront causés.

§ 2. — Cas spécial de responsabilité

1. — *Chute des arbres sur les conducteurs de courant.*

La question de la responsabilité des propriétaires riverains, à raison des dommages causés par le fait des

arbres situés sur leur fonds, s'est posée fréquemment lors des premiers ouvrages de transport d'énergie. A l'heure actuelle ce cas de responsabilité tend à disparaître, par suite de l'exercice de la servitude d'élagage et d'abatage dont use largement les concessionnaires des lignes de transport d'énergie.

L'intérêt de cette étude réside donc, uniquement, dans la question de savoir sur quelle base juridique il sera possible, dans ce domaine, de fonder la responsabilité des propriétaires ?

On se rend compte aisément que restreindre le domaine de la responsabilité à l'article 1382 du Code civil et obliger le concessionnaire à faire la preuve de la faute du propriétaire aboutirait à supprimer la responsabilité elle-même, par suite de la quasi-impossibilité de prouver la faute du tiers incriminé.

On ne voit guère, en effet, de chance à un recours du concessionnaire que dans le cas où la chute de l'arbre et le dommage en résultant pour le transport de force, serait la conséquence d'une faute au cours de l'abatage (1).

Il semble donc que c'est à bon droit que la jurisprudence a appliqué dans ce domaine un autre fondement de responsabilité, l'article 1384, et a fait peser, sur le propriétaire, la présomption de faute mise à la charge de toute personne qui a sous sa garde ou sa surveillance « la chose inanimée », cause du dommage (2).

(1) Trib. civ., Saint-Marcellin, 23 juillet 1921.

(2) Grenoble, 28 mars 1928 ; Paris, 19 décembre 1921.

Mais alors se pose la question de savoir si le propriétaire des arbres plantés non loin d'un réseau électrique a un devoir de garde ou de surveillance à l'égard de ses arbres et si le manquement à ce droit entraînera obligatoirement sa responsabilité ?

Une réponse affirmative s'impose à raison même de la formule de l'article 1384, 1^{er} alinéa : « On est responsable... des choses » que l'on a sous sa garde ». Il n'y a pas lieu à notre avis de distinguer les immeubles des meubles ou de donner comme l'ont fait certains juristes au mot, « choses », la valeur d'un synonyme du mot « meuble ». Il suffit d'ailleurs de lire les travaux préparatoires pour saisir le désir du législateur de l'article 1384 ; il a voulu que « rien de ce qui appartient à quelqu'un puisse nuire impunément à un autre », désir auquel la jurisprudence a donné une grande portée pratique ; mais tandis qu'elle hésitait, cependant, à faire peser une présomption de faute à la charge du propriétaire de l'arbre, la doctrine n'est pas douteuse sur ce point. Certains auteurs ont été amenés, même, à faire une distinction entre les arbres. Les accidents causés par ceux qui seraient surveillés, guidés, gardés par la main de l'homme dont le travail s'ajoute à celui de la nature, entraîneraient la responsabilité de leur propriétaire. Au contraire si le dommage était causé par un arbre abandonné à lui-même, son propriétaire n'aurait pas à en répondre (1).

(1) DEMOGUE, *Traité des obligations*, t. V, 328, 371.

Une telle distinction paraît difficile à admettre dans les rapports entre concessionnaires d'énergie et les propriétaires riverains. Il paraît plus juste, ici, de soumettre à une même responsabilité, celle prévue par l'article 1384, le propriétaire poursuivi pour le fait de tous les arbres de son domaine.

En effet, si l'installation de la ligne d'énergie a été régulière et si le propriétaire a été officiellement averti de l'exécution des travaux, il se trouve pris avec le concessionnaire du réseau électrique dans les rapports de voisinage qui peuvent être considérés comme entraînant des obligations réciproques. Désormais le propriétaire n'a plus le droit de se désintéresser des arbres qui se trouvent à proximité des câbles conducteurs du courant ; on peut même dire qu'il lui incombe, dès ce moment, d'exercer sur eux une surveillance permettant de mettre sa responsabilité à couvert, au cas où un accident serait causé par l'un d'eux. Les arbres, en effet, bien que non dangereux par eux-mêmes, doivent être surveillés, car le concessionnaire ayant acquis à titre onéreux le droit d'établir son réseau sur la propriété d'autrui, le détenteur de cette propriété se trouve en présence d'un voisin, d'un genre particulier sans doute, mais qui n'en a pas moins le droit de jouir paisiblement des droits que lui accorde, dans l'intérêt public, la loi du 15 juin 1906.

Nous sommes donc amenés à dire que l'article 1384 et le droit de garde qui se trouve à sa base, s'appli-

quent au cas de responsabilité d'un propriétaire pour le fait de ses arbres; il en résulte que le concessionnaire, en cas de dommage, n'aura à prouver que le rapport de cause à effet entre le fait de l'arbre et le préjudice subi.

Telle est la solution qui se rencontre dans de nombreuses décisions de jurisprudence (1).

2. — *Application de l'article 1386.*

L'article 1384 est-il la seule source de responsabilité des propriétaires riverains d'un réseau pour le fait de leurs arbres ? Non, au cours de ces dernières années une jurisprudence très osée n'a pas craint d'invoquer, conformément aux conclusions de certains concessionnaires, l'article 1386 du Code civil qui vise spécialement le cas de responsabilité d'un propriétaire d'immeuble dont la « ruine » provoque un dommage à autrui.

Quels sont les avantages d'une solution de ce genre et doit-on admettre une telle extension de l'article 1386 à des immeubles autres que les bâtiments qu'il vise spécialement dans ses termes ?

(1) En sens inverse : Jugement Trib. civ. de la Seine du 28 juin 1928 : l'Etat propriétaire d'une forêt n'est pas responsable, en vertu de l'article 1384, alinéa 1^{er}, des suites dommageables de la chute d'un arbre sur la voie ferrée, les arbres n'étant pas, en eux-mêmes une chose « dangereuse » et ne constituant pas un péril pour la circulation sur la voie ferrée.

Une telle extension présente certainement pour le concessionnaire d'énergie électrique des avantages sérieux comme l'ont reconnu la jurisprudence et la doctrine. Il n'aura plus, en effet, qu'à prouver « un défaut d'entretien ou un vice de construction » et si nous appliquons ces termes aux arbres, nous dirons qu'il devra prouver la « vétusté de l'arbre » ou une « irrégularité dans son implantation ».

Ceux qui admettent cette thèse ont voulu voir dans l'article 1386 un principe de responsabilité plus général que celui s'appliquant tout spécialement aux « bâtiments » que le législateur n'aurait mentionné ici qu'à titre d'indication sur la responsabilité des choses inanimées, de même que l'article 1385 envisageait la responsabilité générale pour tous les dommages causés par les animaux. La doctrine a été longtemps favorable à cette thèse (1).

Notre jurisprudence est dans le même sens. En 1921, par exemple, un arrêt de la Cour de Paris décidait que lorsque les arbres sont abattus par le vent sur une voie ferrée traversant une forêt et causent des dommages à des conducteurs de courant à haute tension, la Compagnie concessionnaire est fondée à réclamer des dommages-intérêts au propriétaire des arbres par application des articles 1384-1386 du Code civil. En

(1) DEMOLOMBE, *D. C.*, t. XXXI, n° 664 a prétendu que le législateur consignait dans l'article 1386 le cas le plus fréquent et le plus important où la « ruine » d'un immeuble cause un dommage à autrui.

effet, l'article 1386 bien que visant spécialement les immeubles doit être étendu aux dommages causés par toutes choses immobilières. En conséquence, s'il est établi que le tronc de ces arbres était à l'intérieur soit pourris, soit minés par des insectes et qu'ils ont été à cause de cela facilement renversés par un vent violent, ces circonstances constituent des vices propres, et par suite, leur propriétaire n'a pas le droit de se prévaloir de la violence du vent comme d'un cas de force majeure pour se soustraire à la réparation des avaries causées.

A l'heure actuelle cependant la doctrine semble refuser au transporteur d'énergie, le droit d'invoquer, à raison d'un même accident, ces deux bases de responsabilité ci-dessus exposées. Les arguments invoqués, en ce sens, sont les suivants :

D'une part, il paraît certain que le législateur n'a pas voulu que l'article 1386 ait une compréhension aussi vaste que celle qu'on voudrait bien lui donner ; en effet, ses termes permettent d'affirmer qu'il s'applique uniquement aux bâtiments et qu'il ne doit pas être pris comme un exemple donné par la loi des cas de responsabilité du fait des choses inanimées. Les mots : « ruine », « vice de construction », indiquent, sans doute possible, que l'objet visé est bien un immeuble composé par un assemblage de matériaux et qu'il ne convient pas, en conséquence, d'en faire des applications excentriques.

D'autre part, on peut ajouter à l'appui de cette thèse, que l'article 1386 est une survivance du droit romain et de notre ancien droit qui ont toujours protégé ceux que la ruine d'un immeuble mettait en danger, en reconnaissant à la victime un droit à indemnité pourvu qu'elle prouve le dommage subi et le rapport de cause à effet le liant à la ruine en question.

Toutefois, puisque ce système de défense jouit encore de la faveur de nos tribunaux, le concessionnaire d'un transport d'énergie électrique, ayant subi un dommage du fait des arbres riverains, aura intérêt à demander l'application cumulative des articles 1384-1386 du Code civil.

Il y a lieu enfin de mentionner les circonstances permettant au propriétaire d'échapper à la responsabilité qui pèse sur lui à raison du préjudice causé par ses arbres.

Il en sera ainsi, par exemple, toutes les fois qu'il pourra prouver une faute ou une négligence à la charge du concessionnaire lui-même et également dans les cas, où par suite d'un événement irrésistible, il aura été mis dans l'impossibilité de prévenir le dommage causé. C'est ainsi que le concessionnaire se verra opposer une fin de non-recevoir à toute demande d'indemnité pour préjudice causé par les arbres, s'il n'avait pas obtenu le droit d'installer son réseau sur une propriété déterminée. Dans un cas de ce genre, il y aurait violation d'une propriété et le concessionnaire ne serait pas

fondé à réclamer une indemnité. Il y aurait encore lieu de le débouter de sa demande s'il n'avait pas usé des droits que lui reconnaît la loi de 1906 en ce qui concerne spécialement l'exercice de la servitude d'ébranchage et si le défaut d'élagage était la cause de l'accident.

La responsabilité du propriétaire de l'arbre disparaîtrait encore s'il pouvait invoquer un cas de force majeure ; on sait qu'il faut entendre par là tout événement qui ne saurait lui être imputable parce que produit par une force insurmontable. Ainsi un concessionnaire demanderait en vain une indemnité pour le fait d'un arbre dont la chute aurait été provoquée par un glissement du terrain, une avalanche, une tempête d'une force inconnue jusqu'alors dans la région.

La jurisprudence a enfin établi, quand on se trouve en présence d'une double faute, l'une commise par le propriétaire de l'arbre et l'autre par la Compagnie de transport d'énergie, une hiérarchie des responsabilités. Elle oblige le propriétaire de l'arbre ou son gardien à prouver la faute de la Compagnie, en laissant peser sur lui le poids de la présomption de faute de l'article 1384.

Tel est le domaine des rapports complexes entre concessionnaires et propriétaires des fonds riverains pour les dommages causés à une ligne de transports d'énergie électrique par le fait des arbres dont ils doivent répondre, aux termes de l'article 1384 du Code civil.

§ 3. — Compétence

En étudiant les cas de responsabilité du concessionnaire d'une ligne d'énergie électrique, on a vu qu'aux termes des dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, la jurisprudence administrative était, en principe, la seule juridiction compétente pour connaître du règlement des dommages causés par l'exécution des travaux publics, soit au moment de l'installation des travaux, soit au cours de la concession. Cette compétence apparaît, en quelque sorte, comme une application d'une règle générale, qui a toujours triomphé en jurisprudence, et d'après laquelle il n'y a pas lieu à compétence judiciaire pour tous les litiges causés par une opération administrative et en particulier par le fonctionnement d'un service public.

Nous avons vu également que pour cette raison le mot « dommage » qui se trouve dans le libellé de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, doit être entendu dans son sens le plus large et que la jurisprudence n'a pas hésité à l'appliquer aussi bien aux « dommages » causés à une propriété qu'à « l'accident » dont un tiers pouvait être victime. Toutefois, le législateur avait cru, dans plusieurs cas, retenir dans le domaine de la compétence judiciaire certaines affaires litigieuses et, notamment, celles prenant leur source dans un délit ou dans une faute du concessionnaire.

C'est exactement le principe opposé qui prévaut en droit français relativement aux dommages subis par le travail public lui-même et à l'égard desquels les tribunaux judiciaires reprennent leur entière compétence en tant que défenseurs de la propriété ; le concessionnaire d'une ligne d'énergie à haute tension est bien, en effet, vis-à-vis des tiers, un propriétaire à titre temporaire, et dans une certaine mesure, du réseau qu'il exploite ; en l'absence d'un texte spécial venant donner compétence au juge administratif, pour régler les conséquences des faits dommageables causés au transporteur d'énergie, on est dans l'obligation de reconnaître aux tribunaux judiciaires le droit de connaître de tous les chefs de préjudice que nous venons de mentionner. Ce principe n'a d'ailleurs jamais été contesté.

CONCLUSION

Arrivé au terme d'une étude relative aux conflits des droits des propriétaires du sol avec les concessionnaires d'une ligne de transport d'énergie électrique, étude au cours de laquelle on a essayé de faire ressortir les particularités du droit du transporteur, il convient de les rappeler ici, brièvement, pour essayer de déterminer quelle peut bien être la nature juridique du droit du concessionnaire tel qu'il est issu de la loi du 15 juin 1906.

On se rappelle que, par l'article 12 de la loi précitée, le législateur a mis à la disposition des concessionnaires un ensemble de prérogatives portant le nom de « servitudes » lui permettant d'installer sur les immeubles privés des ancrages destinés aux canalisations aériennes d'électricité, de faire passer des câbles aériens au-dessus d'un fonds, en limitant ainsi le droit du propriétaire sur l'espace aérien qui le domine, d'établir à demeure des supports pour conducteurs aériens d'énergie à haute tension sur les terrains non bâtis et non clos, de procéder à l'élagage des arbres dans une certaine zone sur tout le parcours du réseau ; l'ensemble de ces prérogatives se présen-

tant à première vue comme autant de restrictions au droit de propriété.

Devons-nous donc conclure, en raison des termes mêmes de l'article 12 de la loi du 15 juin 1906, aussi bien qu'en présence de l'opinion dominant en doctrine, que le droit du concessionnaire d'énergie électrique doit être rattaché à la notion de servitude ? Nous ne le pensons pas, à moins qu'on entende uniquement par là, toute restriction au droit de propriété.

Il est bien évident, d'une part, qu'il ne saurait être question ici des servitudes de droit civil, et il suffit de donner leur définition pour se rendre compte que le droit du concessionnaire ne répond nullement à celles-ci. L'article 637 du Code civil entend, en effet, par servitude : « une charge imposée sur un héritage pour l'usage et l'utilité d'un héritage appartenant à un autre propriétaire ». Les servitudes de droit civil constituent donc un rapport entre deux fonds, le fonds servant et le fonds dominant, entre deux éléments que nous ne retrouvons pas dans le domaine de la loi de 1906.

Peut-on trouver dans les servitudes de droit public la source des droits du concessionnaire ? On est tenté de répondre par l'affirmative, quand on pense qu'il faut entendre par servitude d'utilité publique, « toute charge établie sur un fonds appartenant à un particulier, dans l'intérêt général ». Or, on se rend bien compte, en étudiant le texte de l'article 12 de la loi

du 15 juin 1906, que le droit du concessionnaire se présente, en définitive, comme un ensemble de restrictions apportées à la propriété du sol, en vue de l'installation d'un travail public, c'est-à-dire en vue de l'utilité publique.

Mais dans ce cas, nous pouvons être étonné des droits que le législateur a reconnus aux propriétaires riverains à son égard, droits que nous avons déjà indiqués et qui donnent aux installations du concessionnaire un caractère de précarité vraiment incompatible avec la notion de travail public. On se rappelle, en effet, que le propriétaire peut démolir un immeuble auquel le concessionnaire du transport de force a ancré ses conducteurs de courant, qu'il peut bâtir sur le terrain qui jusqu'alors était nu et forcer en fin de compte, le concessionnaire du travail public à démolir ses propres installations pour les construire plus loin. Ce sont là, sans aucun doute, des droits de nature à compromettre le bon fonctionnement du service public dont le concessionnaire a la charge.

Le caractère de fixité reconnu, d'autre part, à toute servitude n'apparaît pas le moins du monde dans le droit du concessionnaire. On sait que celui-ci aux termes de la loi du 15 juin 1906 peut, soit placer des ancrages sur les toits et les murs extérieurs des immeubles, soit établir des supports pour canalisation aérienne sur les terrains non bâtis et que ces droits peuvent être changés au gré du propriétaire,

celui-ci pouvant, par exemple, à la suite de l'élévation d'une construction, obliger le concessionnaire à remplacer un pylône ou un support par un simple ancrage dans un mur extérieur.

Enfin, il y a lieu de noter que l'administration de l'Enregistrement, loin de considérer le droit du concessionnaire comme une servitude, perçoit sur toutes les conventions amiables passées avec les propriétaires un droit de 8 0/0; estimant que l'ensemble des prérogatives qui nous occupent, constitue, en quelque sorte, un bail immobilier d'une durée illimitée.

A l'heure actuelle il faut avouer que les auteurs ne s'entendent pas pour donner dans une formule unique la nature juridique du droit du concessionnaire de transport de force, et ceux qui ont voulu en préciser davantage le caractère ont été amenés à répéter une formule chère aux juristes contemporains et qui est très commode : c'est une servitude *sui generis*, présentant avant tout autre caractère celui d'une restriction au droit de propriété.

Mais le terme *sui generis* reste à expliquer et voilà, croyons-nous, ce qu'il faut entendre par là :

Depuis la fin du siècle dernier, dans le domaine juridique, le législateur a été amené à trouver des formules nouvelles permettant de répondre aux nécessités pratiques les plus impérieuses, et de satisfaire les besoins d'une société dont l'évolution faisait des pas de géant. C'est ainsi que dans le droit des obli-

gations, le législateur, battant en brèche le principe d'après lequel les conventions tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites, a dû intervenir à maintes reprises pour éviter des abus entre les parties, et notamment dans le domaine des baux à loyers. De son côté, la jurisprudence a atténué la rigueur de certains droits et de celui de propriété, en particulier, grâce à la théorie de l'abus de droit ; nous avons vu au cours des développements qui précèdent que ce droit, reconnu comme « inviolable et sacré » par le Code Napoléon, subissait de nos jours de nombreuses limitations.

Pour ne prendre que ces deux exemples, il semble donc incontestable que nos cadres juridiques étant insuffisants doivent laisser la place à des formules nouvelles, à un droit nouveau. Il faut bien, en conséquence, s'accoutumer à l'idée, sous peine de méconnaître les nécessités de la vie publique, que le droit du Code de 1801 ne donne pas la clé de tous les problèmes. Or, le législateur, timide, ne veut pas toucher à nos institutions plus que centenaires, et, par des lois spéciales, constituant ce que l'on peut appeler un droit *sui generis*, il crée des formules nouvelles adaptées aux conditions d'exercice particulières de la vie moderne, en laissant aux théoriciens le soin de rechercher dans les principes anciens les sources de ce droit nouveau. Il y a là, dans cette tendance, une erreur certaine.

Il en est ainsi pour tout le droit relatif aux transports d'énergie électrique à haute tension, dont les règles ne doivent pas être rattachées aux formules préexistantes de notre droit et dont les conditions d'exercice, anormales pour le moment, nous étonnent encore. On est donc porté tout naturellement à prétendre, tant que les progrès de la science ne supprimeront pas le problème du transport de l'énergie à l'aide de conducteurs aériens sur la propriété privée, que toute la législation qui les concerne, se présente, en quelque sorte, par rapport à l'avenir, comme l'éclosion d'un droit nouveau comportant des restrictions de plus en plus nombreuses des droits privés au profit de la chose publique.

Vu et permis d'imprimer :

*Le Recteur
de l'Académie de Paris,*

S. CHARLETY.

Vu :

Le Doyen,

H. BERTHÉLEMY.

Vu :

Paris, le 8 Janvier 1929.

Le Président de la Thèse,

LOUIS ROLLAND.

TABLE DES DÉCISIONS DE JURISPRUDENCE

CONSEIL D'ÉTAT

5 août 1914.	Borotra.	Lebon, 1914, p. 939.
4 août 1913.	Compagnie du Métro de Paris.	D. 1917, 3, 28.
12 février 1915.	Maussabré.	Lebon, 1915, p. 25.
14 janvier 1928.	Dubarry-Nogués.	Com. F. Hyd., mars 1928 (4).

COUR DE CASSATION

12 juillet 1921.	Lissaraque.	S. 1924, 4, 289.
25 avril 1923.	Etat et de Saully.	Gaz. Pal., 10 juillet 1923.
28 janvier 1924.	Boieth et Barthelemy.	D. 1926, 4, 68.
2 mai 1927.	Casanova.	Gaz. Pal., 30 juin 1927.

COURS D'APPEL

Grenoble, 22 février 1913.	Drevetton et Serpolet.	Com. F. Hyd., avril 1914.
Amiens, 12 novembre 1913.	Clément-Bayard.	Com. F. Hyd., mai 1914.
Paris, 10 novembre 1916.	Kermina.	D. 1923, 4, 194.
Montpellier, 21 juin 1924.	Casanova.	S. 1927, 4, 272.
Alger, 30 décembre 1925.	Société anonyme « Union d'Electricité ».	Gaz. Trib., 25 novembre 1925.
Paris, 25 octobre 1926.	Bosson.	Com. F. Hyd., mai 1928.
Chambéry, 6 décembre 1927.	Société Electrique Escoffier.	Com. F. Hyd., avril 1925.

TRIBUNAUX CIVILS

Le Havre, 44 mars 1927.	Lelaumier.	Gaz. Pal., 24 juin 1927.
Besançon, 24 mars 1927.	Société de Transport d'énergie des Alpes.	D. Hebd., n° 18, 12 mai 1927.
Grenoble, 19 mai 1927.	Société de l'Eau d'Olle.	Com. F. Hyd., décembre 1928.
— 8 octobre 1928.	Société de Fure et Morge.	Quotidien juridique, 6 novembre 1928.
Valenciennes, 25 janvier 1928.	Société de Transport d'énergie du Nord.	Gaz. Pal., 10 août 1928.
Grenoble, 20 juin 1928.	Société Hydro-Electrique de Fure et Morge.	Gaz. Trib., 21 novembre 1928.
Paris, 26 juin 1928.	Chemin de fer du Nord.	

TRIBUNAL CORRECTIONNEL

Albi, 17 décembre 1927.	Lacroix.	Gaz. Pal., 17 février 1928.
		Com. F. Hyd., mai 1928.

JUSTICE DE PAIX

Bagnères-de-Bigorre, 25 août 1922.	Société Force et Lumière des Pyrénées.	Com. F. Hyd., février 1923.
Denain, 20 janvier 1927.	Société de Transport d'énergie électrique du Nord.	Quotidien juridique, 6 novembre 1928.

(1) Com. F. Hyd. = Communications du Comité du Contentieux de la Chambre syndicale des Forces hydrauliques.

BIBLIOGRAPHIE ⁽¹⁾

- A. Besson.** — La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses. Thèse Paris, 1927.
- Bougault.** — Commentaire pratique de la loi sur les distributions d'énergie électrique. Grenoble, 1911.
- D. Colombet.** — Etude de jurisprudence sur les droits du transporteur d'énergie électrique vis-à-vis des propriétaires. Thèse Paris, 1925.
- L'Huillier.** — Législation des Forces hydrauliques. Sirey, Paris, 1919.
- Législation des Distributions d'énergie électrique. Sirey, Paris, 1928.
- A. Mestre.** — Propriétaires et Compagnies de distribution d'énergie électrique. Sirey, Paris, 1925.
- Note au Sirey : S. 1912, 1, 577 ; S. 1924, 1, 289 ; S. 1925, 2, 113 ; S. 1927, 2, 17.
- Mollart.** — L'électrification de la France. Sirey, Paris, 1928.
- De Nansouty.** — Le machinisme, son rôle dans la vie quotidienne. Paris, 1909.
- Remaury.** — Electricité, notions de droit et de jurisprudence. Toulouse, 1927.
- P. Sentenac.** — De la force majeure et du cas fortuit. J. Baylac, Toulouse, 1908.
- Sourdat.** — Traité de la responsabilité, 5^e édition. Paris, 1902.
- Communications du Comité du Contentieux de la Chambre syndicale des Forces hydrauliques.
- Rapport Janet à la Chambre des députés, *J. Off.*, Doc. parl., 1906, p. 398.
- Revue critique de législation et de jurisprudence.
- Revue générale d'électricité.
- Revue politique et parlementaire.
- La « Houille Blanche ».
- Le « Sud-Ouest Economique ».
-

(1) Nous nous contentons d'indiquer ici les ouvrages spéciaux,

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
AVANT-PROPOS.	1
INTRODUCTION.	3
§ 1. — L'électrification en France.	3
Les sources d'énergie.	3
Utilisation de l'énergie.	6
§ 2. — Le transport de l'énergie électrique. . . .	10
Premiers essais.	10
Les limitations du droit de propriété privée au nom de l'utilité publique.	14
Législation des transports de force.	18
 PREMIÈRE PARTIE. — Installation des lignes de transport d'énergie à haute tension	 27
 CHAPITRE PREMIER. — <i>Procédés d'installation</i>	27
§ 1. — Formalités précédant l'installation. . . .	27
§ 2. — Les conventions amiables.	32
§ 3. — Les articles 12 et 21 de la loi du 15 juin 1906. .	39
I. Les servitudes légales de l'article 12.	39
II. La propriété « close ».	47
III. L'article 21 de la loi du 15 juin 1906. . . .	54
§ 4. — Le droit d'expropriation (loi du 3 mai 1841). .	59
I. L'expropriation est-elle facultative ?	59
II. Expropriation d'une « zone » à l'aplomb du réseau.	63
III. Expropriation d'urgence (loi du 30 mars 1831).	66

IV. Une tentative de réforme de la loi de 1906 : L'expropriation obligatoire.	71
CHAPITRE II. — <i>Les droits du propriétaire aux termes de l'article 12.</i>	75
§ 1. — Droit de « se clore ».	77
§ 2. — Droit de bâtir et de surélever.	79
CHAPITRE III. — <i>Règlement des dommages causés à la propriété au cours de l'installation.</i>	85
§ 1. — Compétence du juge de paix.	85
§ 2. — Le droit à indemnité.	90
I. L'indemnité doit-elle être préalable aux tra- vaux ?	94
II. Calcul de l'indemnité.	97
CHAPITRE IV. — <i>Le concessionnaire d'un transport d'énergie en présence d'une installation reconnue d'uti- lité publique.</i>	105
§ 1. — Situation du bénéficiaire d'une permission de voirie.	106
§ 2. — Concessionnaire de transport d'énergie et Compagnies de chemins de fer.	111
§ 3. — Situation spéciale de l'administration des P. T. T.	116
DEUXIÈME PARTIE. — Entretien des lignes de transport d'énergie à haute tension	119
CHAPITRE PREMIER. — <i>De quelques difficultés soulevées par l'entretien du réseau d'énergie à haute tension.</i>	119
§ 1. — Les droits du concessionnaire.	120
§ 2. — Les droits du propriétaire.	125

CHAPITRE II. — <i>Règlements des dommages causés au cours du fonctionnement du réseau d'énergie.</i>	129
§ 1. — Principe de la responsabilité du concessionnaire.	129
§ 2. — Responsabilité à raison des accidents causés aux personnes.	136
I. Compétence.	138
II. Causes d'exonération de responsabilité.	143
§ 3. — Responsabilité à raison des dommages causés à la propriété.	148
CHAPITRE III. — <i>Règlement des dommages causés aux installations de transport d'énergie.</i>	155
§ 1. — Cas de responsabilité.	155
I. Responsabilité pénale.	156
II. Responsabilité civile.	164
Dommages causés par le propriétaire; par les tiers et les animaux dont il est responsable.	164
§ 2. — Cas spécial de responsabilité.	167
I. Chute des arbres sur les conducteurs de courant.	167
II. Application de l'article 1386.	171
§ 3. — Compétence.	176
CONCLUSION.	179
TABLE DES DÉCISIONS DE JURISPRUDENCE.	185
BIBLIOGRAPHIE.	187

